MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL



1942 FEBRUÁR 15. (V. ÉVF. 4. SZÁM)

ÁRA 50 FILLÉR

Indul a távolfelderitő gép




D-ERBV

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 4. SZÁM * BUDAPEST, 1942 FEBRUÁR 15.

HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT

a magyar levegőtenger meghódítására, hívom a szent magyar haza határainak védelmére, hívom repülőink dicsőségövezte zászlai alá.

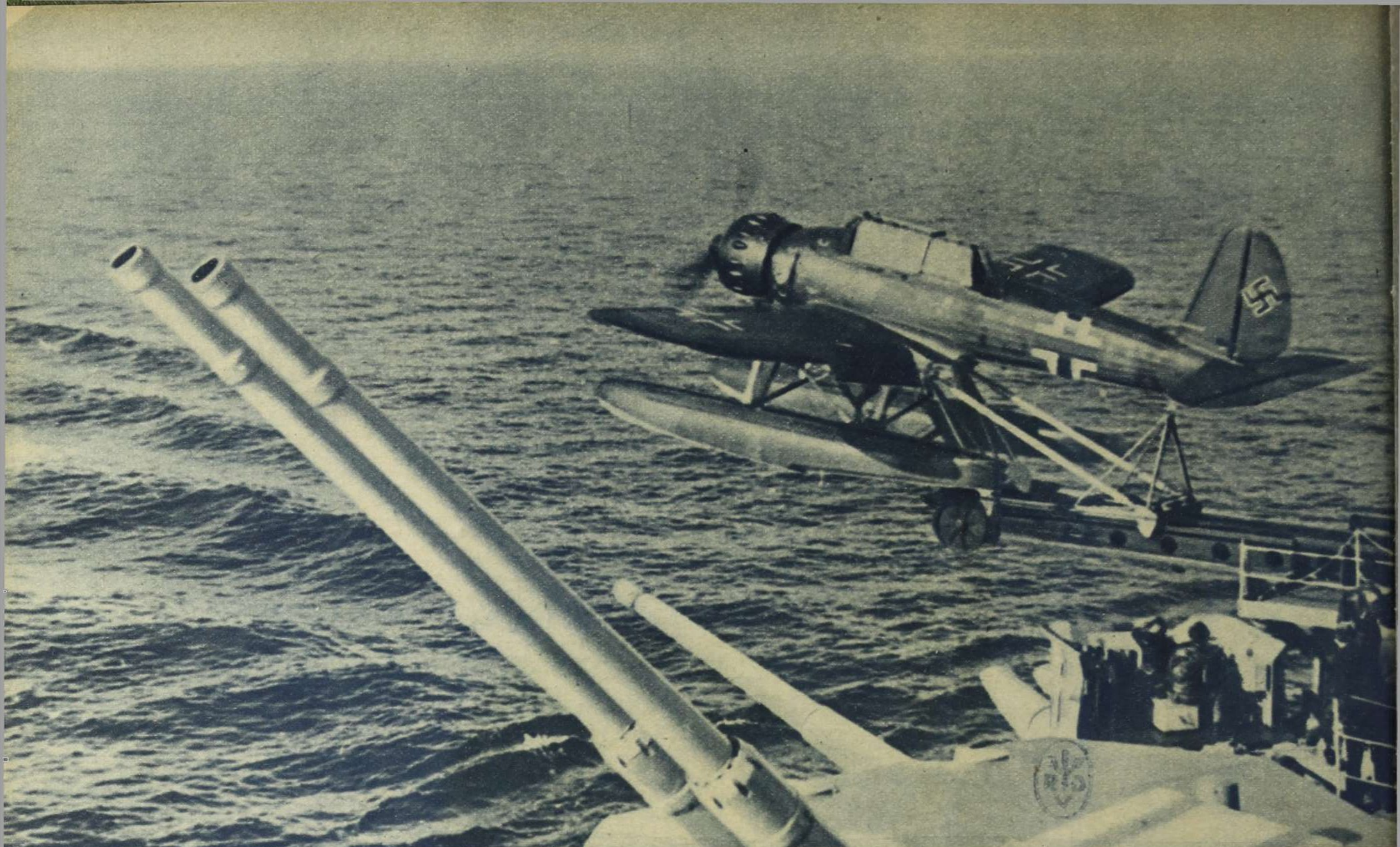
Bizalommal és hittel hívom az apákat, anyákat, fiatalokat és öregeket, hívom a magyar társadalom minden tagját, de elsősorban a repülni vágyó magyar ifjúságot nemzeti repülésügyünk szolgálatára.

A magyar jövő egyik legfontosabb záloga az erős magyar repülés s a magyar repülők száma és kiválósága határozza meg a jövőben Európában, mint egyik legfontosabb tényező, helyzetünket, biztonságunkat és szavunk súlyát.

vitéz Ambrózy István

államtitkár, a HMNRA elnöke

A Magyar Aeró Szövetség közli, hogy a haderőn kivüli repülőgépvezetői előképzésre való jelentkezés határidejét f. év április hó 1-ig meghosszabbitotta.



Az Arado-t kiparittyázzák a cirkálóról

LÉGIHÁBORÚ

1942 január 26—február 10-ig

1942 tavaszi és nyári várható döntő hadművelet szempontjából az erőviszonyok alakulása érdekel ma mindenkit. A téli szovjet támadások kíméletlen végrehajtása *embert és anyagot őröl fel,* elsősorban a szovjet részen. Rommel szívós visszavonulása és váratlan előretörése a Közelkeleten angol részről felhalmozott hadműveleti *tartalékok kimerítését* már annyira vitte, hogy új angol támadásról itt beszélni sem lehet. A német és olasz tengeralattjárók Afrika partjain *tizedelik* a légierővel karöltve az angol hadiflottát, Amerika partjain pedig a kereskedelmi hajótér elleni búvárhajótámadások vettek olyan lendületet, hogy február *a hajóveszteségek* szempontjából újabb fekete hónapja lett a demokrata-bolsevista hadvezetőségnek. Ehhez még csak Japán tevékenységét kell hozzáképzelni a távolkeleti ellenséges légi és tengeri erők elleni megsemmisítő hatásával. Legutóbb a távolkeleti *holland hajóhad és légierő* volt soron, miután más nagyobb angol és USA hajó vagy repülőalakulat már nincs arrafelé. A Szingapúrnál és Fülöp-szigeteken felőrlődő ellenséges alakulatok is hamarosan *kiesnek a küzdelemből.*

A tengely részéről lehetne tehát a mostani háborús időszakot az *ellenség erejének felőrlését* célzó haditénykedésnek nevezni, mégis Roosevelt és környezete fedezik fel a maguk részéről, hogy ők őrölnek minket és fognak anyagilag, emberileg annyira kifárasztani, felmorzsolni, hogy alig néhány év vagy évtized után a helyzet az ő javukra alakul. Akkor azután jön a nagy támadás, tizenkét különféle pontján a világnak, a győzelmek sorozata, aminek végén a szovjet Berlinből fogja Európa szabadságát és általuk elképzelt új rendjét megvalósítani.

Egyelőre azonban 1942 tavasza előtt állunk és megállapítható a hadihelyzetből és eredményekből, hogy a tengely *szárazföldön* mindenütt verhetetlenül erős. Ezen nem változtatnak szovjet, esetleg kínai tömegek sem. *Tengeren* pedig, dacára Amerika hadbalépésének, az erőviszonyok lényegesen kedvezőtlenebbek az angolszász hatalmak szempontjából, mint egy évvel ezelőtt voltak. Az a körülmény, hogy két kontinentális nagyhatalom — Német- és Olaszország — két hónap óta háborús szövetségesül Japánban egy tengeri nagyhatalmat nyert, a jelentékenyen meggyöngült angol és az elbizakodottsága miatt már első napon megvert amerikai flotta eddigi cselekvési szabadságának véget vetett.

A levegőben is hasonló a helyzet. A tengely és Japán légiereje az elmult hónapokban minden arcvonalon, hol erős küzdelemben, hol pedig fölényesen leküzdötte ellenfeleit. Az elmult évi hasonló időszakban az angol berepülések száma kétszerese volt az idei német terület feletti angol vállalkozásoknak. Pedig tavaly a német légierő zöme állt nyugaton, ma pedig csak egy töredéke, mert a szovjet elleni és a földközitengeri harcok veszik igénybe a legnagyobb részét. Uj fegyverek, új motorok, új, még jobb teljesítőképességű gépek állnak készen a tavaszi támadáshoz, míg az amerikai repülőgépanyag bemutatkozása korántsem járt azzal a sikerrel, mint ellenfeleink hitték.

A jobb vezetés, a csapatok jobb küzdőszelleme, minden vitán felül, a tengelycsapatok oldalán van.

A tavaszi hadiesemények megindulása elé bizalommal és győzelembe vetett hittel néz a keresztes hadjárat harmadik és befejező részéhez felsorakozott új Európa. Japán hadisikereinek folytatása pedig Anglia felé irányuló hatásával, máris szervesen kapcsolódik a mi küzdelmünkbe.

*

A *szovjet* téli támadások utolsó hullámaira már kemény és sikeres német ellentámadások következtek be. Több szovjet seregrész bekerítése és megsemmisítése, a Krimben partraszállt szovjet csapatok nagy részének felmorzsolása, a Donec, Kurszk, Valdaj és Szentpétervár környéki arcvonalon elért sikerek után a német hadvezetőség bejelentette a szovjet támadások érezhető lanyhulását. Nem értek el a bolsik semmi sikert a finn arcvonalon sem, ahol annak déli, Onega-tó környéki szakaszán próbálkoztak néhány támadással. A téli háborúból még 1939-ben megismert finn csapatokkal szemben sehol sem volt komolyabb szovjet támadás az egész tél folyamán. Az északi Murman-vonalon



Szállítógépek szakadatlanul dolgoznak az utánpótlás biztosítása érdekében



Német repülő téli ruházatban a keleti fronton

őrtálló Dietl-féle német csapatok arcvonalán is csak járőrharcok folynak mindkét részről. Annál tevékenyebbek az ottani harci repülőkötelékek és a sarki tenger be nem fagyott vizein működő búvárhajók Murmansk és Archangelsk kikötője a legfontosabb bázisai lesznek a szovjet hadianyag utánpótlásnak. A több helyen megszakított és repülőtámadásokkal állandóan zavart utánszállítás bénítása az ottani német légierők feladata. A német-szovjet légiháború alakulásának beszédes bizonyítéka a legutolsó nyolc nap eredménye. *239 szovjet géppel szemben 13 német repülőgép veszett el.* A szovjet gépek felét légiharcban, negyedét a légvédelem lőtte le, a többit a repülőterek elleni támadásnál semmisítették meg. A német légitámadások már újra megkezdődtek a szovjet hadiipar — főleg repülőgépipartelepek — ellen is. A harcokra való tevékeny beavatkozás és az utánszállításon kívül tehát már távolabbi célok ellen is megindult a küzdelem. Hogy a tavasz a szovjet légierőt gyengébb állapotban találja, mint azt a Sztalinnal le folytatott tárgyalások idején hitték, az már valószínű, mert az angol-amerikai szállítások nem érik el a kívánt mértéket régóta.

A téli harcra való felkészülés és felszerelés egy érdekes és német alapossági példája az a nemrég közölt kényszerleszálló felszerelés, amivel a szovjet ellen tél idején bevetett német gépeket ellátták. Ez a felszerelés összeállítható szánból, hótalpakból, azonfelül több napra való élelmiszer, konzerveken és gyorsforralón kívül, ásó, csákány és egyéb szerszámfelszerelésből áll. Lehetővé válik ezúttal a legmélyebb hóban is, hogy a kényszerleszállást végző gépszemélyzet néhány napi élelmiszerrel ellátva, megkísérelje a saját csapatokhoz való visszatérést.

A szovjet repülők bevetése éppen olyan kíméletlen, mint a gyalogságé. A gépek igen nagy részét alacsonytámadásnál a csapatlégvédelem lövi le. A szovjet repülők alkalmazása, Helsinki elleni néhány támadástól eltekintve, a földi hadműveletek körzetében történik.

A szovjet téli háború eddigi eredménye a németek által arcvonalkiegyenlítésnél és szovjettámadások következtében feladott mintegy 58.000 négyzetkilométeres területsáv. Oly elenyésző a közel másfélmillió négyzetkilométeres területnyereséghez képest, hogy a hadihelyzet szempontjából szóba sem jön. Számításba jön azonban a kíméletlenül feláldozott szovjet ember- és hadianyag. A téli harcban bízó Szovjet hadvezetőségét a tél végére nagy csalódás érte, a védekező német csapatok egyre nagyobb ellentámadásokkal jelzik, hogy nemsokára ők jönnek sorra. A tavaszra ellenséges oldalon hirdetett szovjet számok elég nagyok, de a német hadvezetőség tudja, hogy ami elitcsapatainak megsemmisítése után a szovjetnek rendelkezésére áll, már nem a félelmetes 1941 júniusi szovjet hadsereg.

Európa nyugati részén és az Atlanti-óceánon a tengeri harc súllyal az óceán amerikai partjai előtt folyik továbbra is. A német tengeralattjárók meglepő sikerei következtében már négyszázezer tonna körül jár az a hajótér, ami a newyorki szabadságszobor környékén a tenger fenekére került. Különösen üzemanyagszállító tankhajók pusztulnak szép számmal, pedig az Anglia körüli vizekről »kiszorított« búvárhajók még csak pár hét óta működnek arrafelé. A hajókaravánok kísérete és a figyelőszolgálat körüli bajok most mutatkoznak igazán. A demokrata szövetségesek nem készültek fel arra a világra kiterjedő harcra, amit uszítólag és ijesztőleg közel két év óta ígérgetnek. Hideg tervezés és matematika helyett gyűlölködő fantáziára alapították hadiszerencséjüket.

Izland és Ulster megszállása az angol erők tehermentesítését célozza. Most jönnek rá, hogy az angol birodalmat úgylátszik gyarmatain és támaszpontjain át is le lehet győzni, tehát a második éve gyüjtött és a szigetország védelmére készentartott erőket próbálják valahol felhasználni. Távol-Keletre küldeni késő, Közép-Keletre is veszélyes, mert megfordult a helyzet a Földközi-tengeren. Portugália és Norvégia felé figyelnek, de egy komoly invázió lehetősége hajótérkérdés, hajótér pedig nincs.

Az Anglia elleni légitámadások és a Németország elleni angol légitámadások frontján nincs ujság. A német védelem, főleg az éjjeli vadászvédelem egyre tökéletesebb. Van már vadászszázad, amelyik száznál több ellenséges bombázót lőtt le eddig. Vége az 1939-es és 1940-es



Japán harcigépek támadása Szingapur ellen

tél könnyű éjjeli bombatámadásainak. A veszteségek növekedése miatt csökken állandóan az angol akciók száma.

*

Cyrenaikában Rommel támadása állandó angol utóvédharcok közepette megközelítette a Tobruk környéki szakaszt és ott lelassult. A tengely légiereje óriási munkát végzett ezalatt. Jelenleg az utánpótlás és csapatgyülekezés ellen harcol, míg Rommel és Bastico páncélosai lélegzetet vesznek és csak felderítő harcokat folytatnak a tengerparton, meg beljebb, az oázisok felé is. A sikeres támadásnak egyik politikai eredménye Egyiptom megmozdulása és Törökország hangulatváltozása. A Málta elleni állandó légitámadások és az angol középtengeri hajóhad elleni szívós olasz és német repülő- és tengeralattjáró-akciók azt mutatják, hogy Közel-Keleten nem jutott a harc nyugvópontra, ott döntést keresnek a tengelyhatalmak. Amerika nagy hajójavítói, Gibraltár és Alexandria, sérült angol hadihajókkal vannak tele. Mikor lehet annyi hajóteret pótolni, amennyit Anglia eddig vesztett? Ebben a háborúban már nem. A cyrenaikai csata a német-olasz utánpótlás sikere, az utánpótlás pedig a hajókaravánok sima megérkezésén alapult. Az angol flotta és légierő pedig oly gyengének bizonyult, mert hajók és gépek feláldozása dacára nem tudott eredményt elérni, feladatának megfelelni. Anglia gyengülése a tengeren tragikus következményű lesz. A csatahajók után most a cirkálók következnek sorjában. Az angol légierő vesztesége az elmult tíz nap alatt naponta átlag 7 gép volt, főleg bombázók. Az északafrikai hadműveletek eddig a jelenlegi angol erőfelesleg és offenzív feladatra összevont légi, szárazföldi és tengeri erők súlyos legyöngítését eredményezték. Roosevelt kifejezésével élve, a közelkeleti angol erő elhasználódott. Megint időért kell harcolnia, hogy megerősödhessék.

Távolkeleten folyó hadiesemények már inkább hősi époszba, mint száraz katonai méltatás kereteibe valók. Hat hónapja tart a japán harc, előnyomulás, rajzás, sok ezerkilométeres távolságra fekvő célok felé. Eddig a kezdeti nagy győzelmek következményeként — amit a japán légierő mondhat elsősorban magáénak — minden sikerült, az USA és angol ellenállás sehol sem oly komoly, hogy vitássá tehetné Japán további sikereit. Az a föld- és tengerrész, ami eddig az angol és amerikai hajók és repülőgépek árnyékában élt, egycsapásra japán élettér lett.

India felé *Burmától* alig 60 km-re vannak a japán előörsök, a japán légierő pedig egyre bombázza a hátsóindiai repülőalapokat, kikötőket és a két legfontosabb város, Burma és Mandalay hadifontosságú céljait.

Szingapur ellen a támadás, miután a japán erők a Johorei gátig a Maláj-félszigeten mindent legázoltak, lapzártakor eredményesen megindult. Oly meglepő kezdeti sikerrel, ami siralmas angol helyzetet sejtet a milliárdokba került angol koronagyarmaton. A japán légierő állandó támadásai már napok óta minden fontos cél ellen megindultak. Légi ellenhatás nincs, a légvédelem egyre jobban gyengül, az angol-amerikai hajóhad sehol sem mutatkozik. Erősítés Indiából és Kínából nem jött, tehát Szingapur el fog esni.

A *hollandindiai gyarmatok* ellen két nagyjelentőségű légitámadás pecsételte meg a szigetek további sorsát. A soerebajai és a többi jávai, szumatrai repülőterek ellen megtett japán légitámadás elpusztította a korszerű gépekkel felszerel holland légierő kétharmadát. Egy erősebb holland és amerikai cirkálókból álló flottát pedig a japánok Szumatra déli partjain leptek meg. Egy hajó elsüllyedt, kettő súlyosan megrongálódott. A hollandok tehát már megtették kötelességüket és feláldozták magukat két olyan nagyhatalomért, amelyik ígéretek és szerződések dacára meg sem tudta védeni őket. Szigeteiken pedig egyre-másra szállnak partra a japán tengerészcsapatok. A Fülöp-szigetekre újabb japán erősítések érkeztek és új támadás indult meg. Ausztráliával szemben, Rabaul-nál, erőtlen amerikai hajótámadást vertek vissza a japánok. Ausztrália bekerítése megkezdődött.

A távolkeleten két hónap alatt elpusztult angol, USA és holland repülőgépek száma közel kétezer és a légiuralom a japánoké a hatalmas terület legnagyobb részén.

A japán császárság alapításának 2001. évfordulóján a koronát a japán légierő tette légi és tengeri célok elleni átütő sikerű fellépésével.

Bt.

VITÉZ HORTHY ISTVÁN

A MAGYAR SPORTREPÜLÉS ELSŐ EMBERE, EGYÜTT ÜNNEPEL A IO ÉVES JUBILEUMÁT ÜLŐ CSERKÉSZREPÜLÉSSEL

Alig mult el a magyar repülés katakombakorszaka, máris oly nagy lendülettel indult fejlődésnek a magyar repülés, hogy a nehéz napokat, a sok küzdést, s megpróbáltatást csaknem teljesen elfelejtettük.

Mégis visszatekintünk az elmúlt 10 esztendőre, s ha megvizsgáljuk a megpróbáltatások korát, mindenütt ott találjuk a repülőeseményekkel kapcsolatosan a magyar sportrepülés első emberét, vitéz Horthy István államtitkárt, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnökét.

Sok-sok esztendővel ezelőtt, amikor még a repülőszázadost légügyi felügyelőnek, a repülő-főhadnagyot főellenőrnek, a repülőezredest légügyi igazgatónak hívták; abban az időben, amikor a repülés csak igen kevésnek juthatott osztályrészül, a katakombakorszak kellős közepén, fiatalon, jelentkezett vitéz Horthy István repülőönkéntesi szolgálatra, s ezzel példát mutatott a magyar ifjúságnak.



Abban az időben műegyetemi hallgató volt. A kiképzést az akkor még a trianoni békeszerződés által bilincsbe vert és rejtett honvéd légierők kötelékében végezte el, a harmadfokú kiképzés után vadászrepülő lett. Közben a motornélküli repüléssel is intenziven foglalkozott. Mint az állami gépgyár cserkészcsapata repülőosztályának vezetője és eleinte oktatója, sajátmaga vitte ki teherautón a növendékeket a repülőterepre és természetesen maga is résztvett a repüléseken.

1932-ben vállalta el a Jambo-ee repülő altáborának parancsnokságát és annak nagyszabású szervezésében mindaddig intenziven vett részt, amíg a MÁVAG-nál történt vezérigazgatói kenevezése visszavonulásra nem kényszerítette. A Jamboree alatt többször látogagatott ki a repülőtáborba, többször repült, s minden alkalmat megragadott repülőivel való kapcsolatának kimélyítésére. Katonai szolgálatának bajtársaitól semmiben sem különböző módon tett minden alkalommal eleget, s mint vadászrepülő az idők folyamán megismerkedett minden új vadásztípusunkkal, repülte is azokat, a szükséges lőiskolát is elvégezte. Igy érte el 1929-ben a tartalékos repülőhadnagyi rangot, majd 1939 január elsején tartalékos főhadnagy lett.

Végre a magyar repülés számára is felvirradt. A nagy német szomszéd és olasz barátunk segítségével széttörtük az átkos trianoni békeszerződés bilincseit s a katonai egyenjogúság megnyitotta a magyar repülés előtt a fejlődés útját. Vitéz Horthy István természetesen akkor sem maradt tétlen, s felelősségteljes polgári állása mellett ismét repülői közé jött, s elvállalta a Magyar Aero Szövetség vezetését. Ugyanakkor érte az a bizalomteljes megtiszteltetés, hogy főméltóságú Kormányzó Urunk az akkor alapított Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottságának elnöki tisztét bízta reá. Mind a két megbízás óriási felelősséget rakott vitéz Horthy István vállaira. A fiatal magyar repülőnemzedék nevelése, kiképzése, s így a magyar repülés jövőjének megalapozása bízatott rá. Ügy éreztük, bátran és tárgyilagosan állíthatjuk azt, hogy vitéz Horthy István a beléhelyezett bizalomnak mindenben megfelelt.

1939-ben polgári állásából kifolyólag szükségessé vált Indiába való utazása. Megtehette volna ezt az utat, mint üzletember, mint egyik legnagyobb magyar állami intézmény vezetője, de ő ismét az első magyar sportrepülővé változott, akkor, amikor mód és alkalom nyílt arra, hogy saját személyén keresztül mutassa meg a magyar sportrepülő kiválóságát. Egy a gyártól rendelkezésére bocsátott száz lóerős Aradó 79. sportgéppel magányosan vágott neki Keletnek, olyan bravuros eredménnyel járta meg a Budapest—Bombay, Bombay—budapesti utat, hogy nemzetközi viszonylatban is elismerést aratott. Visszatérte alkalmával főméltóságú Kormányzó Urunk s a magyar repülés vezetői fogadták nagy lelkesedéssel, mi pedig, ahogy annakidején meg is írtuk, igen-igen nagy büszkeséggel néztünk rá!

A trianoni békeszerződés bilincsei lassan-lassan széthullottak, s honvéd repülőink először Északon, majd Keleten, s végül Délen jelentek meg, s csillogtatták a Szent Korona dicsőségét. Vitéz Horthy István, mint az egyik honvéd vadász repülőosztály tagja, mind a három alkalommal bajtársaival együtt bevonult, eleget tett honvédelmi kötelezettségének. Közben magas állása és sok munkája miatt a Magyar Aero Szövetség vezetésétől megvált, de a Repülő Alap elnöki tisztét megtartotta, s ma nincs az az aprólékos, de jelentőségteljes részletkérdése az Alap munkájának, amiben az ő keze ott ne volna, s ne éreztetné minden egyes alkalommal azt, hogy családja, s magas állása mellett hozzá legközelebb áll az őt mindig szeretettel és megbecsüléssel körülvevő sportrepülők tábora.

A repülés vitéz Horthy István családi körébe is bevonult. Emlékezetes mindnyájunk számára, amikor esküvő után a fiatal házaspár nászútját a Földközi-tenger körül sportgéppel tette meg. Fiatal felesége motornélküli repülő lett, nemrég tette le A. vizsgáját. Vitéz Horthy Istvánné azonban motoroskiképzésben is részesül, s ebben férje a mestere.

*

Vitéz Horthy Istvánt, a honvéd repülőfőhadnagyot, s a cserkésztisztet ünnepli a cserkészrepülők tábora, s hálával gondol mindarra a sok segítségre és támogatásra, amiben a Jamboree előtt, alatt s később az évek folyamán őket részesítette.



Finn-Brewster-gyártmányú amerikai vadászgép felszállásra készen



Finn géppuska légvédelmi állványon



40 mm-es finn légvédelmi ágyú tűzkészen

FINN TESTVÉREINK GYŐZELMESEN HARCOLNAK A SZABADSÁGÉRT



Finn légvédelmi kettős géppuska tüzel a szovjet támadóra



Ezek a finn vadászok egy nap alatt 10 szovjet gépet lőttek le. Jobbról a második Niemien főhadnagy, aki egymaga három győzelmet aratott



Niemien főhadnagy a győzelem után köszönetet mond a motor szerelőjének

Hadizsákmánykiállítás Helsinkiben



Sebesültszállítás



A Lotta Swärd a háborúban

Beszélgetés Fanni Luukkonennel, a finn Lották vezetőjével



Fanni Luukkonen tábornoknő

Ha már semmi más nem bizonyítaná a magyar és finn nemzet vér szerint is rokonságát, elég lenne a finn nők hősiességére hivatkozni. A magyar történelem legszebb lapjai beszélnek a magyar nagyasszonyok és honleányok hősiességéről, Dobó Katicák, Losoncy Annák, egri nők, örök időkre beírták nevüket hazánk vértől bíborló históriáskönyvébe. Ma pedig legendák kelnek északi testvéreink, a finnek leányairól, asszonyairól, hogy milyen önfeláldozással, rettenthetetlen bátorsággal kérnek részt nemzetük szabadságharcából. Ez a sorsközösség, a két nemzet asszonyainak testvéri hősiessége, mindennél ékesebben bizonyítja a finn—magyar vérrokonságot.

Erről beszélgetünk a finn Lotta Swärd vezetőjével, *Fanni Luukkonennel*, aki néhány napot itt töltött nálunk, hazánkban.

A tábornok-asszony kedves, megnyerő jelenség. Alacsonytermetű, kissé már őszbehajló hajával, egyszerű, szürke ruhájával nem is lenne feltűnő, nem is sejtené az ember, hogy európahírű, igazi nagy lélekkel, nagy honleánnyal áll szemben.

Amíg meg nem szólal...

De akkor átfűti szavait valami különös tűz, magávalsodró lelkesedés és egyszerre érzem, nem mindennapi egyéniség szól hozzám.

Mi is az a Lotta-mozgalom?

Természetesen első kérdésünk már a Lottákra vonatkozik. Ennek a nagyszerű mozgalomnak újjáteremtése *Fanni Luukkonen* nevéhez fűződik, legilletékesebben tehát ő felelhet a mozgalom eredetéről, történetéről, újjászervezéséről és mostani szerepéről.

— A Lotta-mozgalom — mondja kedves hangon, lelkesen, tele tűzzel — nem új dolog. Még a tizennyolcadik század végén dúló svéd—orosz háborúban tünt ki egy egyszerű markotányosnő, Lotta Swärd. Férje oldalán harcolt, karddal, fegyverrel kezében, szavával, lelkesedésével buzdítva a finneket. Ami a franciáknak Jeanne d'Arc volt, az volt a finneknek Lotta Swärd. Mikor férje elesett, ő tovább is kitartott, lelkesítette harcosainkat, kötözte sebesültjeinket, ahol tudott, segített... Ennek a hős asszonynak nevét viseli ma Finnország legnagyobb női egyesülése, a százötvenezer Lotta mozgalma...

A Lotta-mozgalom lényegéről, célkitűzéseiről kérdezzük a tábornok-asszonyt, aki készségesen magyarázza meg a finn nők egyesülésének lényegét.

A Lották — mondja — éppen úgy engedelmeskednek a feletteseiknek, mint a katonák. Teljesen beleilleszkednek a közösségbe, annak szolgálnak, minden erejükkel, minden tehetségükkel. Egészen kisgyerekkortól a legidősebb korosztályig, minden rendű és rangú finn nő tagja lehet a Lotta-mozgalomnak. A belépés természetesen önkéntes, hiszen aki belép, nagyon nehéz feladatot vállal magára. Egész életét a hazának kell szentelnie és a hazájáért, ha úgy hozza a sors, meg is kell halnia... Hét esztendős kortól tizenhét életévig a *pikulották*, azaz a kis-lották tagjai a leányok, tizenhét esztendős kor után már a nagy-lották közé lépnek. De a gyermekeknek is munkát adunk, már nékik is a Lotta-szellemében kell dolgozniok, otthon és az iskolában. A Lották működése kiterjed a szociális élet minden területére, békés viszonyok között elsősorban a gyermeknevelésre, mert azt valljuk, hogy a jövő záloga a gyermek. Hazánk boldogsága, jövendő sorsa a gyermekben rejlik...

— Hogyan vesznek részt a Lották a háborúban?

— Minden helyen ott látjuk őket — hangzik Fanni Luukkonen válasza —, ahol a férfiakat helyettesíthetik. Segítenek a tábori konyhák ellátásában, a szabó- és cipészműhelyekben, őrszolgálatot látnak el...

Egy dolog érdekel különösen, milyen kapcsolatban vannak a finn repülőkkel? A finn légierő a szovjet elleni harcban igazán nagyszerűen szerepel és az egész világ csodálatát kivívta már, most és az ezerkilencszázharminckilences háborúban is.

Lották és a repülők

— Mint minden harcoló alakulatnál — feleli a tábornokasszony —, a repülőknél is megvan a Lotta-szolgálat. Ott azonban talán még fokozottabban, mint másutt. Mert nemcsak a már említetteket végzik el, hanem nagyszerűen beváltak, mint légtér-figyelők, időjárásjelentők, rádiósok, táviraszok... Bizony, nagyon sok Lotta áll oda egy-egy férfi helyére és teljesíti kötelességét, minden veszélyben és minden nélkülözésen keresztül...

Megkérjük, mondjon el valami olyan esetet, amelyből különösen kitünne a Lották hősiessége.

Fanni Luukkonen egy pillanatig gondolkozik, aztán szerényen elmosolyodva mondja:

— Nehéz kérdés... Nem azért, mintha nem lenne mit elmesélni, hanem azért, mert annyi minden eszembe jut egyszerre, nem is tudom, melyik epizódot, melyik érdekesebb esetet elevenítsem fel?

Aztán közvetlen, meleg szavakkal mond el egy esetet a szovjet háborúból.

— Két Lotta megfigyelő szolgálatot teljesített egy repülőtér közelében. Elhagyott, magányos toronyban állították fel a megfigyelő-állomást, onnan távbeszélő vonalon tartották az összeköttetést a parancsnoksággal. A bolsik azonban felderítő gépeikkel kikeresték a megfigyelő tornyot és nemsokára rá hatalmas tüzérségi tűzzel kezdték lőni a tornyot. A Lották rendületlenül ott maradtak őrhelyükön és jelezték a parancsnoksággal észleleteiket. Egyszerre csak gyujtólövedék találta el a tornyot, amely azonnal lángbaborult. A Lották csak most jelentették, hogy mi történt és engedélyt kértek, hogy most már elhagyhassák a megfigyelő helyüket. Pár perc mulva már egy, a torony közelében lévő, magas fenyőfára telepítették át a megfigyelő-állomást és onnan adták le jelzéseiket a parancsnokságnak, dacolva tovább is a nagy erejű tűzzel...

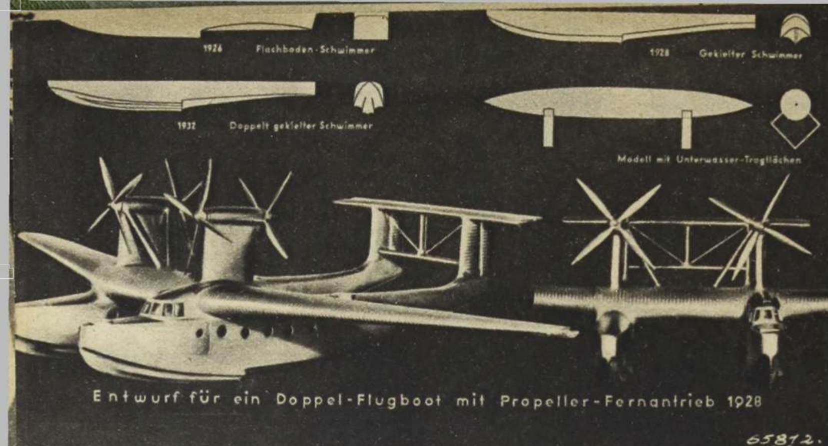
— Ez az igazi Lotta-szellem — fejezi be elbeszélését *Fanni Luukkonen* — és ez a szellem tölti el mozgalmunk valamennyi tagját. Mindent a hazáért, ha kell, akár az életünket is...

A Lotta-mozgalom újjáalakulása

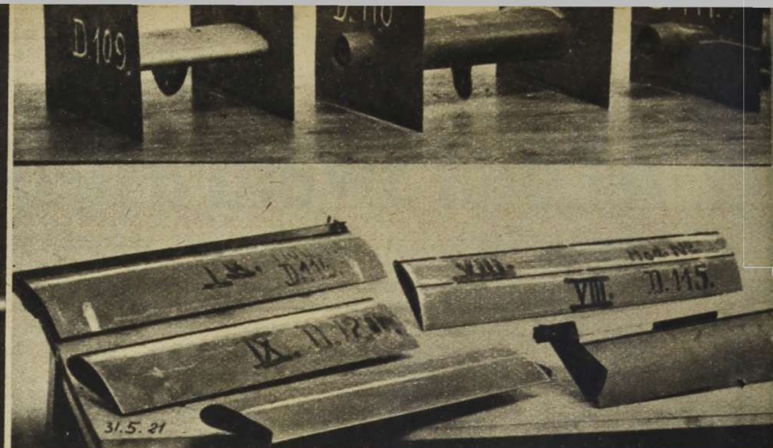
Megint személyes vonatkozású dolgot kérdezek, hogyan jutott arra a gondolatra, hogy a régi Lotta Swärd által elhintett magokat, palántákat, eredményeket összegyüjtse és ilyen egész nemzetet átfogó szervezetté szélesítse ki?

— Gyermekkoromban ébredtem rá hivatásomra — feleli közvetlen, kedves hangon —, fiatal gyerekkoromban. Egyébként hiszek az isteni küldetésben és tudom, hogy a Mindenható szemelt ki erre a feladatra. Én csak teljesítettem az ő parancsát... De visszatérek arra, amit el kezdtem mondani... Fiatal kislány voltam, iskolába jártam. Egy alkalommal, ahogy hazamentem, édesanyámat keservesen sírva találtam tornácunkon. Szeretettel kérdeztem meg tőle, hogy miért sír? Azt felelte, mert meghalt a cár... Nem értettem a dolgot?... Valósággal megdöbbentem... Annyit már tudtam, hogy a cár a finn nép zsarnoka volt és halála inkább szabadulás számunkra, mint szerencsétlenség, ami miatt egy finn asszonynak sírnia kell... Megkérdeztem, hogy miért siratja a cárt?... Rámnézett és könnyein keresztül ezt mondotta: Nem a cárt siratom, hanem Finnországot. Mert eddig is rabságban görnyedtünk, de csak a jó Isten tudja, mi jön ezután? Nem veszítjük-e el szabadságunknak a reményét is... Én elgondolkoztam akkor ezeken a szavakon... Úgy éreztem, megtaláltam a hivatásomat, életfeladatomat: harcolni a finn szabadságért... Magam, jól tudtam, gyenge lennék ehhez... És akkor arra gondoltam, hogy amint a férfiak egységesen, mint katonák harcolnak hazánkért, én is összegyüjtöm a finn nőket egységes mozgalomban, egységes szervezetben... És ettől a pillanattól kezdve ennek a gondolatnak éltem és élek egészen halálomig...

Elmondja még, hogy az ezerkilencszáztizennyolcas finn szabadságharcban még beszervezetlenül vettek részt a finn lányok és asszonyok, ő csak később, ezerkilencszázhuszonhatban alapította



Hidrodinamikai kísérletek. Egy távmeghajtású légcsavarokkal működő nagy repülőcsónak terve



Kísérletek a felhajtóerő növelésére a határrétegbe való fúvással vagy elszívással.

AHOL A JUNKERS-GÉPEK SZÜLETNEK...

Minden nagyobb repülőgépgyárnak saját érdeke, hogy fontosabb gépfajtáival kapcsolatban maga végezze el a tudományos kísérleteket is. Így sokkal kisebb a lehetősége annak, hogy egyes fontos adatok idtelevision napvilágot lássanak, bizalmas titkok jobban megőrizhetők. Például a legtöbb német repülőgépgyárnak saját szélcsatornája van. Valamennyi között a legnagyobb mult azonban a Junkers-gyár tudományos intézetéhez tartozik, mely sok tekintetben utóda annak a neves intézetnek, ahol Junkers professzor korszakalkotó jelentőségű kísérleteit folytatta.

Mikor 1914-ben Junkers tanár Aachenben megépítette szélcsatornáját, nem sok repülőgépgyárnak volt még tudományos intézete. Akkoriban a repülőgépet inkább »gyakorlati« alapokon tervezték meg, az elméletre nem sokat adtak. Junkers kísérleteinek kezdtek először hinni, bár még sok ideig tartott, amíg végre általánosan hitelt adtak szavának és hinni mertek tudományos értékű, elméleti vizsgálódásokon nyugvó kísérleteinek. Junkers már a világháború előtt felismerte a tényt, hogy a repülés terén haladást csak gyökeres újítások árán lehet remélni. Fel kellett hagyni azzal az iránnyal, amely részben csupán fát használt építőanyagul vagy fémvázakat vászonnal borított be, és a szárnyakat zongorahúrokkal s más kezdetleges eszközökkel merevítette. 1915—16-ban próbálta ki szélcsatornájában ismert vastag profiljait, a szárnyfelület alakjának befolyását, az oldalviszony hatását. Más kísérletei bebizonyították, hogy a hűtő megfelelő alakításával ellenállása a szabadon elhelyezett hűtőének csupán töredéke. Legfőbb szándéka az volt, hogy a káros ellenállást előidéző alkatrészeket a szárnyban és törzsben helyezze el és a légáramlatból ki nem vehető részeket kedvező burkolattal lássa el. Látta, hogy a sebesség növelése csak a felületi terhelés növelésével érhető el. Felszálláshoz és leszálláshoz ezért felhajtóerőnövelő eszközökhöz kellett nyulni. Ilyen kísérletei során jött rá arra a tényre, hogy két egymás elé helyezett szárnyfelhajtóerő nagyobb, mint az egyes részek összege, ha az első szárny valamivel a hátsó felett van. Így született meg a Junkers-féle kettősszárny, amit a Ju. 52. gépekről jól ismerünk. Ilyen kísérletek során jött arra a felismerésre is, hogy a határréteg elszívása vagy kifúvása segítségével a felhajtóerőt jelentősen meg lehet növelni.

Ilyen kérdéseken dolgozott Junkers tanár munkatársaival már a háború előtt és alatt, de elsősorban a háború utáni években. Igen érdekes, hogy az intézet alapos tanulmányokat végzett a stabilitás és kormányozhatóság kedvező megoldására vonatkozólag. Itt rejlik a Junkers-gépek kitűnő repülőtulajdonságainak egyik titka. Így nyert a Junkers-gyár ezen a téren egyedülálló tapasztalatokat, mikor a világirodalomban e kérdésnek még alig volt nyoma. Hogy nem sikerült akkor még maradéktalanul átültetni a gyakorlatba a kísérletek eredményeit, annak csak a versaillesi szerződés az oka.

A Junkers-gyár mai kísérleti intézete az aacheni laboratórium hagyományain épült fel. Első feladata természetesen, hogy a gépek fejlesztésének szolgálatában álljon. Ezenkívül azonban találnak időt és módot arra, hogy Junkers tanár értékes munkásságát folytassák. Hogy ez a kétirányú munkásság milyen eredménnyel zárult, arra legjobb bizonyíték a Junkers-féle forgalmi, bombázó- és zuhanóbombázógépek világszerte elismert neve.

(ne.)

meg a Lotta Swärd-mozgalmat, amely azóta soha nem sejtett fejlődésen ment keresztül és ma százötvenezer tagot számol soraiban...

Magyar és finn testvériség

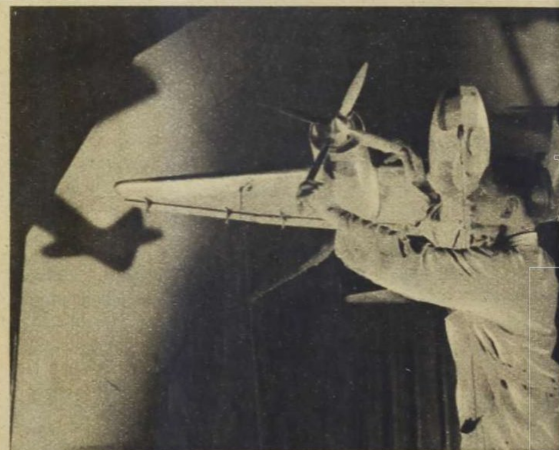
Ezután arra a sorsközösségre fordul a beszéd sora, amely a magyar és finn nemzet életében olyan csodálatosan megnyilvánul. Két nemzet állja ezer esztendőn keresztül a rászakadó megpróbáltatásokat, egyedül, társtalan, rokontalan. Természetesen egymás felé kell fordulniok szeretettel, megbecsüléssel, mint két igazi testvér.

— Ez a sorsközösség ma is fennáll — mondja *Fanni Luukkonen* —, a magyar és a finn nép egyformán szabadságáért harcol. Ebben is közös sorsunkat látom. De hiszem, hogy küzdelmünk hamarosan véget ér és békében, szabadon élhetjük a magunk életét.

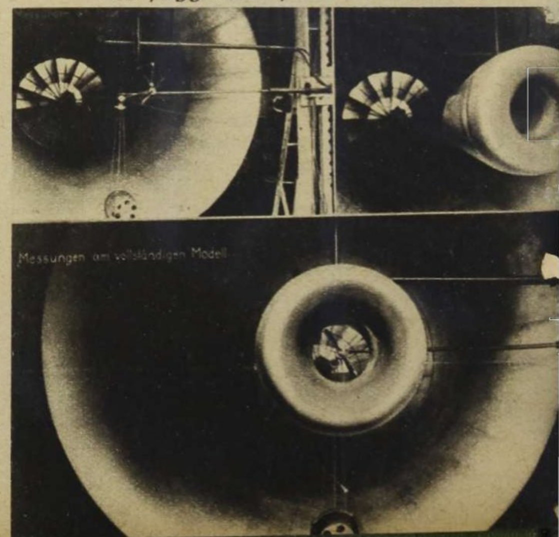
Végéhez közeledik a beszélgetésünk.

— Már jártam Magyarországon — áll fel a tábornokasszony — ezerkilencszázhuszonnyolcban. Feledhetetlen emlékekkel távoztam akkor. Magammal vittem azt a fogadalmat, melyet a magyar gyermekek szájából hallottam: *Nem, nem, soha...!* Azóta sok nehéz esztendőt küzdöttünk keresztül és jelszavunk lett: *Tedd meg ma a tőled telhetőt, nehogy holnap már késő legyen!* Ez vezeti a Lottákat munkájukban. És erősen hiszem, hogy amint a finn asszonyok odahaza a finn jövőért harcolnak, Magyarországon a magyar asszonyok is diadalra viszik a haza sorsát. A finn nép és a magyar nép hazaszerető, szabadságáért élni, halni tudó nemzet. Hiszem, hogy a Mindenható megáld bennünket, jobb, szebb jövővel...

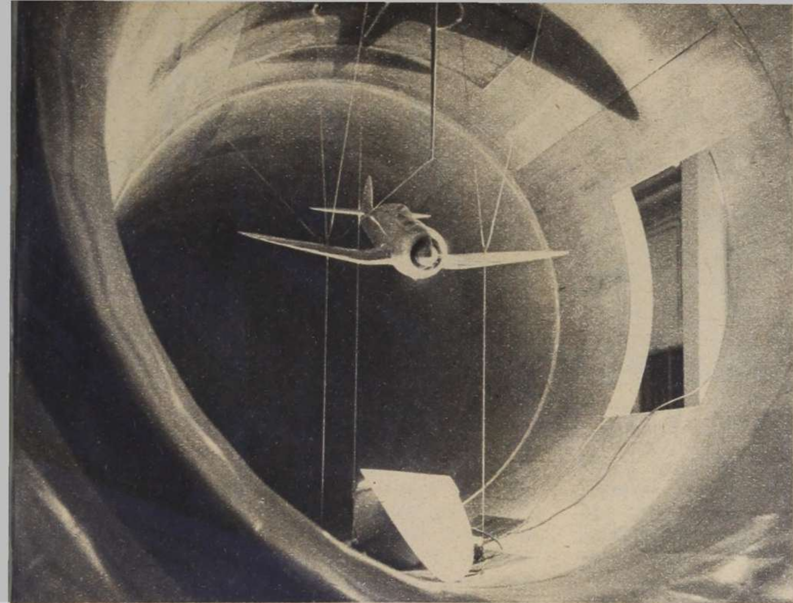
Dr. Pados Pál



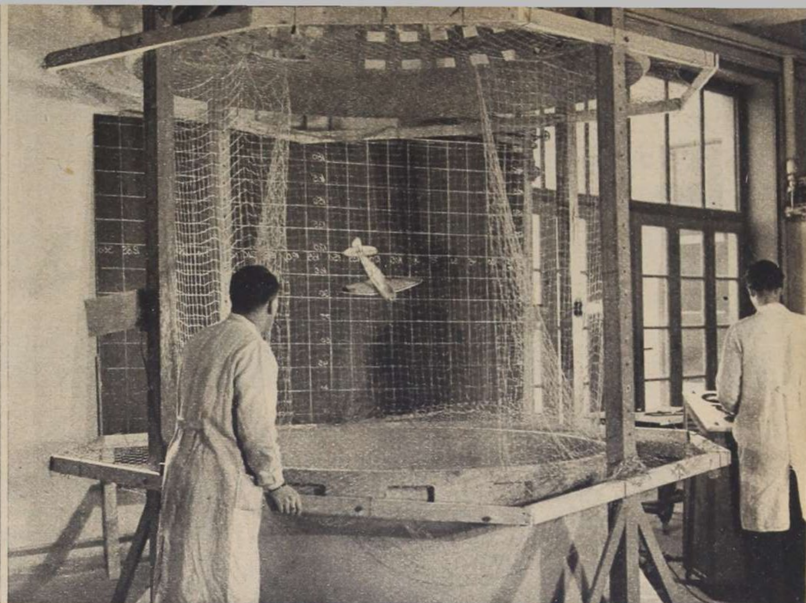
Junkers Ju. 88. modeljét vizsgálathoz függesztik fel a szélcsatornában



Junkers tanár vizsgálatai szabad és csőbe zárt légcsavarral az aacheni szélcsatornában.



Kísérleti model a Légerőtani Intézet nagy légcsatornájában



Szabadon repülve dugóhúzózik a kísérleti gépmodel a felfelé áramló levegőben a szélcsatorna nyílása felett

A MAGYAR LÉGERŐTANI INTÉZETBEN

Esztendőkkel ezelőtt, amikor elkészült az M. 19. modelje, Budapestről küldöttség utazott vele — Varsóba.

— Készen vagyunk — mondották — csak még meg kell fúvatni a varsói légcsatornában...

Kiutaztak, megfúvatták, ellenőrizték légierőtani tulajdonságait, azután — megépítették. Azért kellett kiutazniok vele Varsóba, mert Magyarországon még nem volt szélcsatorna.

Most pedig végigjárjuk a Műegyetem Légerőtani (Aerodinamikai) Intézetét, ezt a minden ízében és felszerelésében teljesen korszerű magyar légerőtani intézményt, amelyet Anderlik professzor tervezett minden részletében munkatársaival. Mindjárt elöljárójában megmondhatjuk: nem hittük, hogy enynyire magasrendűen valósítsák meg a magyar repülés régi elképzelését.

Nehéz és kemény munka volt, de: készen áll és éppen az új világégés kellős küszöbén kezdte meg működését. Ha csak egy esztendőt, ha csak egy felet késünk is vele, csupasz falnál, egy-két gépberendezési tárgynál egyéb nem igen lenne belőle.

Történelme a következő.

Már a világháború idején, akkor, amikor nyilvánvalóvá lett, hogy hadat viselni repülés nélkül már nem lehetséges, sőt: az jut közelebb a győzelemhez, aki mennél nagyobb feladatokat szab a repülés elé, — foglalkozott azzal a gondolattal az osztrák-magyar hadvezetőség, hogy tudományos intézetet állít fel, amelyben a repüléstan összes tudnivalóit kimunkálják.

Még jó, hogy nem építették akkor fel. Ha felépítik, a nyakunkon marad egy kezdetleges alkotás és ma, a repülés kiteljesedésének idején itt állnánk egy megrekedt intézménnyel. Merész a hasonlat, de úgy jártunk volna vele, mint a Pasteur-intézettel. Valaha nélkülözhetetlen volt a veszettségelleni küzdelemben, most megszüntették, mert nincs rá szükség, mérföldes csizmákkal lépte túl a megelőzés korszerűbb tudománya. Szinte másodpercre pontosan mérte ki a sors a magyar légerőtani intézet megszületését. A kor küszöbére lett meg, már megizmosodott tudományág hajléka lehet. A levegőáramlások és a repülés viszonyának, összefüggéseinek minden részlete kielégítő módon még ma sem ismeretes ugyan, de hol vagyunk már a légellenállásos, fütyülős merevitésektől, motorerőt fölöslegesen felemésztő ügyetlen repülőprofiloktól. A világháborúban nem sejtették, hogy a merevítések útban vannak, ma azt is tudja már a repülőtudomány, hogy miért kell »ledukkózni« a gépfelületet.

Gömbös Gyula volt a kovácsa ennek az intézménynek is.

— Kell a repülés — mondotta — és kell, hogy a repüléstudomány minden ágát műveljük idehaza.

Manapság divat a repüléshaladást külföldi mértékhez hasonlítani, nos: ez az intézet külföldi mértékkel mérve is tetőtől-talpáig korszerű.

Az illetékes tényezők engedélyével járta végig a Magyar Szárnyak a Légerőtani Intézetet, maga Anderlik Előd tanár, a légierőtan műegyetemi tanára volt vezetőnk.

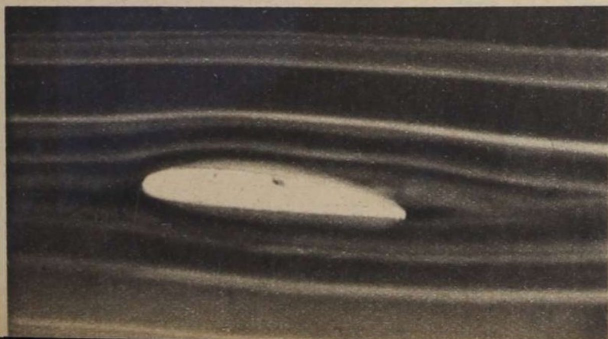
Az előadóteremben előbb levetítettek egy keskeny-filmet az intézet sok kísérleti filmje közül. A profil és az áramlás voltak a film főszereplői, vetíteni kellene a hatperces filmriportot növendékek, oktatók, minden repülő előtt, hadd látnák, hogy maga a természet milyen ijesztő képpel figyelmezteti és oktatja a levegő járóját az első repülőigazságra: sárkányrepülés sebesség nélkül nincsen.

Fehér, áramvonalas profil áll a kép közepén, előtte, körötte, mögötte engedelmesen körülölelő áramlás szalagcsíkjai húznak.

— Füst — mondja a proesszor — képszerűleg így lehet legjobban megörökíteni a kísérletet.

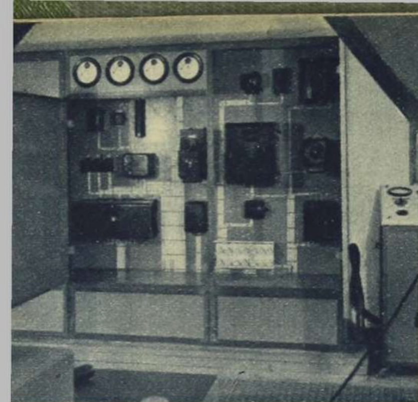
Senkinek nem kell magyarázni a kép láttán, hogy mi a légerőtan. Elfordul a filmen a profil, egyre jobban és egyre meredekebben szembenáll az áramlással. Az áramlásszalagok úgy viselkednek, mintha megbolondultak volna: megtorlódnak a profil előtt, két élénél összeszűkülnek, azután a profil mögött vad haláltáncba, örvénylésbe kezdenek. Szinte riasztó nézni. A hatperces kis filmen elejétől végig le van fényképezve, meg van örökítve az ügyetlen, a tudatlan repülőgépvezető halálos szerencsétlensége. Eleinte megy, repül, szabályosan, utazósebességgel a gép, szinte hallatszik a szárnyélen dudorázó levegőszó. Aztán, mintha ördög bujt volna beléje: egyre jobban meghúzza a gépet. A szárny egyre meredekebben fekszik neki a légáramlásnak, valósággal megbolondítja az áramlást mutató füstszalagokat. Nekitorlódnak a profil falának, azután riadtan kerülni próbálják, nekiszorulnak az éleknek, azután, hogy felszabadultak, olyan örvénylő kavargásba kezdenek, hogy meggyőzőbben a vészt, bajt, szerencsétlen-

»Vízszintesen repülő« szárny profilja körül ilyen az áramlás az intézet áramlás-kísérleti filmjén

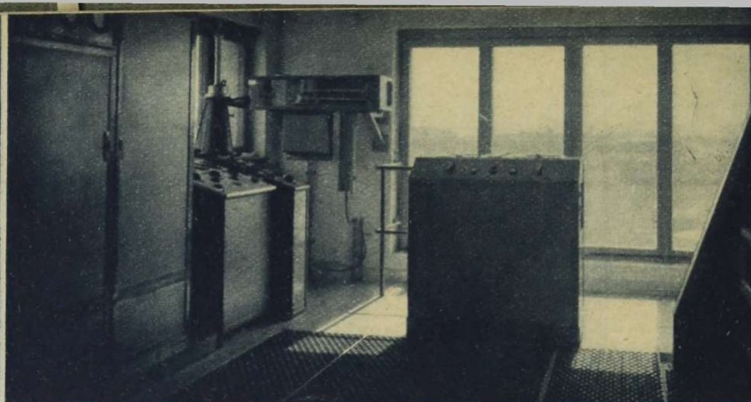


»Erősen meghúzott« gép szárnyának profilja mögött ott a sebességvesztés jele, az örvénylés

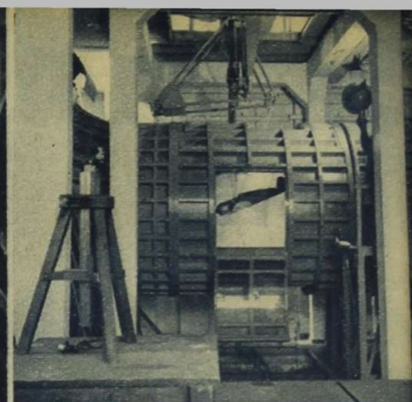




A mérő mérlegkészülék egy részlete



Ez a mérlegkészülék méri a megfúvott model légerőtani adatait



Az ellenőrző nyiláson jól látszik a szélcsatornában lévő model

séget, életveszélyt, pusztulást érzékeltetni nem is lehetne. Felgyujtott olajtartályok gigászi füstfellege nem gomolyog és kavarog ilyen riadt összevisszaságban, mint a leszakadt áramlások az egnekemelt szárnyprofil mögött. A sebességvesztést követő zuhanás pillanata ez. Az a bizarr ötlet jut eszembe a film láttán, hogy milyen jó volna, ha a túlhúzott gépek szárnya mögül riasztó, vörösszínű örvénykavargás jelentkezne: »Vigyázz, te szerencsétlen, ha leszakadok rólad, véged!...«

Egy másik kisérleti kisfilm következik sorra: dugóhúzót repül egy model az egyik függőleges szélcsatorna nyílása fölött.

Rendkívül érdekes ez a kísérlet. Hosszú munkával sikerült elkészíteni a kétarasznyi nagyságú famodelt kifogástalan repülőkészségűvé. Stabilitása szinte mintaszerű ennek a kis melyfejelű, friss madárforma masinának. A filmen megindul a légáramlás a szélcsatornából. Olyan erős műszél tör fel belőle, hogy levegőbe emeli és megtartja a kis modelt a szélcsatorna nyílása fölött úgy, ahogyan a céllövöldékben táncol a célpontnak kitett üres tojáshéj a vízsugáron.

A model vezérsíkjai éppen úgy vannak beállítva, ahogy az ügyetlen, vagy a túlügyes gépvezető kényszeríti dugóhúzóval gépét: a magassági kormánya egészen meg van húzva és oldalkormányába »tövig« beleléptek.

A szélcsatorna függőlegesen felfelé áramló levegője olyan erejű, hogy a kis famodelt megtartja ég és föld között, valóban úgy lebeg, mint Mohamed koporsója, azzal a különbséggel, hogy szabályosan dugóhúzózik. Elég meredek pördületeket csinál, ha ember ülne benne, már régen elszédült volna. A felfelé áramló levegőben szabadon dugóhúzózó kis model alatt háló van, nehogy az áramlás megszűntével belepottyanjon a szélcsatornába. Körülötte is hálóval védik a széláramlás »légterét«, nehogy kifújja az áramlás a szélcsatornán kívül. Mögötte pedig krétavonalakkal négyzetekre beosztott óriási falitábla áll ,ezen a fokbeosztáson olvassák le a dugóhúzózó modelrepülés kísérleti jellegzetességeit.

Legérdekesebb azonban, hogy a kis modelbe pilótát helyettesítő óraszerkezet van beépítve, amely bizonyos idő eltelte után »belenyul« a kormányokba, ha kell, alapállásba állítja vissza a magassági kormányt és az oldalkormányt, ha kell meghúzza a kormányt és »ellene lép«. Az eredmény az lesz, hogy az addig vígan dugóhúzózó kis repülőgép egy-két pördülés után az orrára áll és zuhanórepülésbe kezd, el is gyorsulna, mint egy nagy, de szárnyszegetten ki kell kötnie a légcsatorna nyílását elzáró széles lyukú hálón.

Ezt a kísérletet a filmbemutató után mindjárt megtekinthettük a természetben is.

A természetben még megdöbbentőbb a valósággal hajszálnyira egyező élethűség. Az az érzése az embernek a végnélkül dugóhúzózó kisgép láttán, mintha igazi repülőgép vezetője vesztette volna el teljesen a fejét a gép, motor, kormányok, az egész repülés felett.

A Légerőtani Intézet nagy, háromméteres átmérőjű légcsatornájában éppen egy modelt fúvatnak meg.

A légcsatornában nagyteljesítményű légcsavar hajszolja, ha kell, 300 kilométeres órasebességű vad vágtatásra a három méter átmérőjű légtömeget. A légcsatorna zárt, az a része, ahol behelyezik a megfuvatandó modelt, üvegfalú és becsukható. Hiába néz keresztül az üvegfalon az ember, a mesterséges ciklon száguldását nem láthatja. Maga a model elmozdíthatatlanul van beerősítve tartókarjain, az sem rezzen. Ha füstöt vinne magával a művihar, akkor látszanának — akár előbb, a kísérleti filmen — az áramlások csíkszalagjai.

Lassan, szem számára alig észrevehetően változtatja helyét, a model orrát egyre jobban megemeli, ha repülne, lassan-lassan 45 fokos szögben meredeken kapaszkodna fölfelé egyre magasabbra teljes gázzal. Most azonban csak szárnyprofiljainak elfordulása látszik, ahogy a gép egyre jobban szembefekszik a műviharnak.

A tartókarok egyúttal felvezetik az emeletnyi magasságban trónoló hatalmas mérlegszerkezethez a szélcsatornában lejátszódó profilváltozások nyomán fellépő különböző erőhatásokat. A szélcsatorna felett, fent egyemeletnyi magasságban trónol ez az óriási mérlegszerkezet. Kapcsolótábláján szabályozni lehet a légcsatornában körbenyargaló mesterséges szélvihar erősségét és minden elképzelhető repülőhelyzetbe el lehet fordítani a vizsgált modelt. A rögzítőasztalon viszont az összes szükséges adatokat külön jelző és rögzítőszerkezet ellenőrzi, sőt írja állandóan. Laikus ember csak annyit lát ebből a gépagyvelőszerű szerkezetből, hogy parányi korongok forognak nagy sebességgel, számláló számkorongok pörögnek. Ha pedig az előidézett helyzet összes szükséges adatait rögzíteni kívánják, csak egy ujjnyomás kell a leírószerkezeten és már papírra van vetve a helyzet, amely a model jó- vagy rossztulajdonságait örökíti meg.

Megkérdezzük az érdekes kísérlet láttán, Anderlik tanárt, hogy van-e számottevő eltérés a modelek és az igazi repülőgépek légerőtani ellenőrzése között, hiszen vannak olyan nagy szélcsatornák is a világon, amelyekben nem modeleket, hanem mindjárt kész gépeket fúvatnak meg. A professzor azt feleli, hogy igen sok esetben teljesen felesleges, sőt sokkal körülményesebb és költségesebb a teljes méretű kész gépek megfúvatása, mert a modelek adatait számítások révén teljes pontossággal és biztonsággal lehet kész gépre vonatkoztatni.

Anderlik tanár és munkatársai a kutatótudomány egyre szélesebb területére terjesztik ki működésüket. Maga Anderlik tanár ebben az évben részben a mérnöktovábbképzés során, részben a Természettudományi Társulat előadássorozatában foglalkozik behatóan a jövő repülőgépeivel, a nagysebességű gépekkel. Közben pedig munkatársaival együtt külön könyvben foglalja össze a légerőtanra vonatkozó, általában a repüléssel kapcsolatos fizikai tudnivalókat. A könyv a nagyközönség számára készül, voltaképpen a repülés tankönyve lesz, a benne feldolgozott tudományos anyagot a középiskolai tankönyvek közérthető színvonalán foglalják össze.

A finn testvérnép állja a vártát

Wuorimaa Aarne finn követ üzenete a magyar repülőkhöz



Wuorimaa Aarne finn követ

— Rendkívüli történések idejét éljük. Háború dúl. Az európai földrész vezető hatalmai minden erejüket összpontosítják, hogy országaik fenyegetett jövőjét egyszersmindenkorra biztosítsák.

— A finn és magyar testvéri kézszorítás a mostani háború folyamán még határozottabbá vált. Ez a baráti kézfogás a két nép életének minden megnyilvánulásában érezteti hatását.

— Különösen a két testvérnép haderői vannak tisztában a közösen megjelölt célok óriási horderejével. A légierők, amelyek a korszerű hadviselésben oly döntő szerepet játszanak, a most dúló háborúból is alaposan kiveszik részüket. A magyar és a finn repülők mindig az élen haladtak és mindenki számára példás tettrekészséggel, félelmet nem ismerve, hősiesen vetették rá magukat a számszerűleg sokszor fölényben lévő, de küzdenitudásban messze elmaradó ellenséges repülőkre. A két légierő megmutatta, hogy mire képes a hazaszeretettől fűtött harci szellem.

— A hősies magyar repülőknek a finn tesvérnemzet szívből jövő, legmelegebb jókívánatait tolmácsolom és legszívélyesebben üdvözlöm a Magyar Szárnyak hatalmas olvosótáborát.

*

A magas Észak végeláthatatlan hómezőin, az Északi Jeges-tenger partvidékén, a Kola-félszigeten, a Finn-öböl partján, a Ladoga- és az Onega-tó közti területen tombol az az élet-halál harc, amelyet északi testvérnépünk vív az Európára rátörni akaró bolsevista ellenséggel. A vörös ellenség elé tornyosuló várfal északi bástyáját nem kell féltenünk: finnek, testvérek védik.

A pár éve lefolyt finn-szovjet háború már megmutatta, mit tud a haza védelméért egy emberként síkraszálló finn nemzet. A közel 200 milliós vörös ellenség, amelynek haderejét akkoriban még nem érte egyik csapás a másik után, tehetetlenül állt a négymilliós nemzettel szemben. A finn hazát jelentő kietlen vidéken akkoriban a testvéreink által osztogatott halál volt az úr. A hihetetlen emberanyaggal megindított bolsevista támadások egymásután fúltak vérbe és vesztek el a méteres hóban. A vörös csapatok nem tudtak a jégvirágos ablakú, füstölgő kéményű, meleg finn családi otthonokig eljutni, a finn katona karja és fegyvere megálljt parancsolt a bolsevista vésznek.

Néhány év multán ugyanez a helyzet. Csakhogy ma a finn Dávid nem egyedül áll a vörös Góliáttal szemközt. Egész Európa osztozik a finn nép létharcában, földrészünk minden valamirevaló népe fegyvert ragadott az emberi művelődés megvédéséért. Ez a harc fegyverbe szólította a déli testvérnépet, a magyarságot is. A történelem folyamán első ízben küzd egy időben a két testvérnép a közös ellenség ellen. A fejlemények pokoli pergőtüzében az arcvonal két ellentétes szárnyán magyarok és finnek állják a vártát. Állják becsülettel. Készségesen vállalják a harc rájuk eső részét, tudják a turáni becsületről, az otthon nyugalmáról, jövőjükről és Európáról van szó.

A vörös csillag elleni harcból természetesen kiveszi részét a két ország légiereje is. A fehér tájon táncol és kavarog az északi szél által felviharzott hó. Velőtfagyasztó hideg akar minden életet megbénítani. És mégis, a kísérteties északi síkság végtelenjében emberpontok tűnnek fel, elhárítják a természetállította akadályokat, az acélmadarakról lekerül a fehér álcázólepel. Érchang töri meg a sarki csendet és a felkavart hó hosszú uszályát maga után vonva, egymás után vágnak bele az éjszaka örökös félhomályába a finn gépmadarak. A nap mint nap kiadott hadijelentések mindegyike beszámol a finn égi katonák haláltmegvető bátorságáról, a hazaszeretet lángjától fűtött tettrekészségéről. Ellenséges csapatgyülekező helyek, ellenállási fészkek, rendszerré kiépített kiserődök ellen indulnak testvérnépünk repülői. Bombákat zúdítanak halálos biztonsággal a megadott célpontokra, a csapatgyülekezési helyek fölött halált osztogató gépágyúk és géppuskák torkolattüze villan fel, pusztulás és kárhozat jár a repülők nyomában.

Büszkék vagyunk testvérnépünk égi katonáira. Örömük a mi örömünk és ha valakit közülük égi szolgálatra rendelnek, bánatuk a mi bánatunk. Mindig testvéri szeretettel és baráti rokonszenvvel kisérjük a nemes és vitéz finn nemzet sorsát, mert a közös eredeten túlmenően elválaszthatatlanul egybekovácsolt bennünket a most tomboló és a jövőben vívandó harc sorsközössége. Ennek tudata vésődik bele a két testvérnép minden harcoló fiába. Az Európát rázó szörnyű viharban — ezt bizton tudjuk — mindkét nép harcosai helyt fognak állani a becsület mezején.

A végső győzelem biztos tudata hatja át északi testvérünk bevetésre induló repülőit. A jégpáncéllal borított Sarmata-síkság keleti felébe csak ők látogatnak most át. A csillagok hideg fényét szikrázó és hajnal előtt legfélelmetesebb éjszakából indulnak feladatra keletnek, a nemsokára látóhatárhoz közeledő nap felé, amelynek erőt, életet, tavaszt hozó sugarai végleg el fogják homályosítani a már amúgy is fáradtan pislákoló, rőtfényű csillagot.

Japán új repülőgépanyaga

A győzelmes japán repülők gépeiről eddig nemigen számoltunk be lapunkban. Bizonyos mértékig nehéz volt tisztán látni a nyilvánosságra hozott adatok között, pontos értesüléseket szerezni a kisérleti és szolgálati gépekre vonatkozólag. Most hitelesnek tekinthető forrás alapján ismertetjük a japán hadsereg és haditengerészet légihaderőinek gépeit.

Az egyik leggyakrabban alkalmazott repülőgép, amely kétüléses vadász és zuhanóbombázó feladatokra alkalmas: a Micubisi 96. (A japán neveket kiejtés szerint írjuk, mivel eddig a régi angol írásmód szerint a fenti szót Mitsubishi-nek, az új hivatalos, de kevéssé ismert japán átírási mód szerint Mitubisi-nek kellene írnunk.) A mélyfedelű gépbe 700 lóerő teljesítményű »Nakadzsima—III.« 9 hengeres csillagmotor került, a gép fesztáva 10 méter, legnagyobb sebessége 450 km/óra. A gépet hadsereg és haditengerészet egyaránt használják. Teljesen hasonló hozzá a kisebb mennyiségben előforduló Nakadzsima 96, melynek főbb adatai: fesztáv 11 méter, hossz 7.5 méter.

A hadsereg korszerű vadászgépei Nakadzsima 97. típusúak. Ez a gép kissé emlékeztet a Fokker D. 21. gépre, melyből annakidején Japán is vett néhány példányt. Teljesítményei is az utóbbi gépéhez hasonlók. A gép formakiképzésében, teljesítményeiben egyenrangú az európai vadászgépekkel.

A Micubisi 96. továbbfejlesztése a haditengerészet mai egységfajtája a Micubisi 98—Karigano II. Első példánya Kamikaze (Isteni szél) néven Európában is feltűnést keltő repülést végzett. Alkalmazási körei: kétüléses vadász, közelfelderítő és könnyű bombázó. Nyilvánosságrahozott adatai: fesztáv 12 m, hossz 8.5, magasság 3.5, szárnyfelület 24 m². Repülősúlya 2300 kg, felületi terhelése 96 kg/m², teljesítményterhelése 2.9 LE/m². Legnagyobb sebessége 480 km/óra, legnagyobb repülőtávolsága 2400 km. A hadsereg 97. jelzésű

gépe a Micubisi 98. gép vízhűtéses motorral ellátott változata.

A régebbi gépek között meg kell említeni a még ma is használt Nakadzsima 94. kétfedelű közelfelderítő gépet, valamint a haditengerészet 96. fajtaszámú, különböző gyártmányú gépeit. Ezek közül a valószínűleg Nakadzsimáéknál készült kétfedelű torpedó- és zuhanóbombázó 14 hengeres 9?0 lóerős Micubisi—Kiusei csillagmotorral repül.

A Fiat BR. 20. bombázó a hadsereg 98. típusjelzésű bombázógépe néven ismeretes. A gépből eredetileg nyolcvan készült Olaszországban, a többit pedig a Nicsi Koku Kogio K. K. gyár építi engedéllyel, a FIAT CR. 42. vadászgépekkel egyetemben.

Nakadzsima 19. fajta forgalmi gépből készült a Nakadzsima 98. kétmotoros nehéz bombázó. Egyáku oldalkormányáról lehet megkülönböztetni a Micubisi 96—Otari haditengerészeti nehéz bombázótól. Két, egyenkint 870 lóerő teljesítményű Micubisi IV. csillagmótor, Hamilton Standard v. e. légcsavarokkal hajtja a gépet. Fesztáva 22 méter, hossza 15.5 méter, magassága 3.65 m, üres súlya 4750 kg, ehhez járul még a hasznos terhelés. Legnagyobb sebessége 350 km/óra, legnagyobb repülőtávolsága 4000 km.

A haditengerészet nehéz bombázói Micubisi 96—Otari fatjájúak. Az azonos fajtaszám ellenére sem azonos maga a gép a már korábban ismertetett Micubisi 96-ossal. Legfőbb ismertetőjele kettős oldalkormánya. Ezek a gépek szerepelnek leggyakrabban a japán képeken. Két 700 lóerős Nakadzsima Kotobuki III. mótorral repül. Legnagyobb sebessége ?80 km/óra, legnagyobb repülőtávolsága 3000 km.

A partvédelmi szolgálatban a szintén Micubisi 96. számjelzésű, de az előző gépekkel egyáltalában nem azonos Szoyakaze gépet, a Micubisi MC. 21. forgalmi gép katonai változatát használják.

Japán megvette ezenkívül a Douglas DC-4. gép ősmintáját tanulmányozás és esetleg gyártás céljából. Igen lehetséges, hogy ebből is alakították nagytávolságú bombázógépet.

Hasonlóképpen a Focke Wulf FW. 200. Condor gépből is még 1939. folyamán öt darabot rendeltek, kettő ezekből biztosan leszállításra is került.

Japán tervezésű négymótoros nagytávolságú bombázók a Micubisi 92. (nem tévesztendő össze az azonos számú közelfelderítővel, mely elavult) ennek fesztáva 44 méter és négy 950 lóerős Micubisi Kiusei mótorja van, valamint a 96. fatjaszámú hadseregbombázó, melynek legnagyobb sebessége 420 km/óra és 3550 kilométer távolságra visz 1300 kg bombát. Utóbbi gépeknek a nagy távolságokra intézett bombatámadások és fegyveres felderítések során igen nagy szerep jutott, valamint ilyen gépek szállíthatták az ejtőernyősöket is.

Szerepel még a haditengerészet kétmótoros 97. mintájú repülőcsónakja, valamint részben Short, részben Rohrbach engedéllyel készült repülőcsónakok.

A legújabb gépekről nincsen pontos értesülésünk, bizonyos azonban, hogy igen érdekes és újszerű megoldásokat tartalmazó japán gépekről számolt be a japán repülősajtó. Ezekre alkalomadtán még visszatérünk.

A japán gépek fajtajelzésében, láthatólag, számunkra áttekinthetetlen összevisszaság uralkodik. Ennek bizonyára megvan a számunkra ismeretlen nyitja. A Micubisi 96. gép például jelent egymótoros többfeladatot, nehéz kétmótoros bombázót és ehhez csak részben hasonló partvédelmi gépet. Ugyanígy vagyunk a többi gépekkel is.

Korszerűség szempontjából az ismertetett gépek alig maradnak alatta a mai színvonalnak, emellett figyelembeveendő, hogy legalább 2—3 év óta gyártásban álló fajtákról van szó. Az új japán gépek minden bizonnyal felveszik a versenyt bármely más nép repülőgépeivel.

Összefoglaló repülő-szakkönyv jelent meg olasz nyelven

A. Boggio: Pratica costruttiva e di manutenzione dei velivoli. Kivételes figyelmet érdemel a nagy körültekintéssel szerkesztett enciklopédia, amely 1431 ábrával tarkított 975 oldalon a repülősárkány alapos ismeretéhez tartozó összes tudnivalókat felöleli a következő fejezetek keretében:

1. A repülés elmélete (113 old.); a szárny és a légcsavar légerőtana, stabilitás, rep. teljesítmények. Szemléltető, világos ábrákkal ismerteti a szerző a légerőtani alapfogalmakat, az áramlási viszonyokat, valamint a szárnyrések és fékszárnyak elvét. Az alapvető számtani összefüggéseket tanulságos görbék és táblázatok tarkítják.

2. A repülőgép szerkezeti részletei (264 old.). Ez a fejezet 516 értékes ábrájával tűnik ki, amelyekkel a sárkány minden részletét megismerteti. Több helyen gyártási eljárásokra is kitér.

3. Repülő anyagismeret (86 old.). A mechanikai, technológiai és különleges anyagvizsgálati módszerek elve, acélfajták, könnyűfémek tulajdonságai, értékei és hőkezelése, a fa, furnir, enyv, gumi, lakk stb. tulajdonságai és előírásai.

4. A repülőgép szilárdsági vizsgálata (50 old.). A vizsgálatok elve és segédeszközei, a szárny, törzs, futómű és kormányszervek statikai vizsgálatok, rázó kísérletek.

5. Repülő műszertan (86 old.). A műszerek ismertetése, beépítése, ellenőrzése és kompenzálása. Részletesen leírja a magasságmérők, sebességmérők, iránytűk, pörgettyűs műszerek és az oxigén légzőkészülék szerkezetét és működési elvét. Különösen hasznos a beépítésre és a műszerek ellenőrzésére vonatkozó rész.

6. A berepülés és az ejtőernyő (28 old.). Itt gyakorlati útbaigazítást ad a súly és a súlypont meghatározásához és a repülőteljesítmények méréséhez. Az emelkedési idő mérésével ismerteti a normál atmoszférára való átszámítás hivatalos módját. Az ejtőernyőről szóló részben a Salvator hát- és beakasztós fajtát ismerteti.

7. A rajz, kötőelemek és mérőeszközök (26 old.) c. fejezet ízelítőt ad a repülőknek a repülőgépipar ilyenirányú követelményeiről.

8. A fa megmunkálása (32 old.). A kéziszerszámok és famegmunkáló gépek ismertetése után hasznos útbaigazításokat ad a faalkatrészek készítésére, különösen a furnirburkolatok felenyvezésére és szegezésére.

9. A fémek megmunkálása (150 old.). Kéziszerszámok, kötélfonás, lemezek megmunkálása, szegecselés, szerszámgépek, forrasztás, hegesztés, készülékek. Az utóbbi rész a hajlító- és présszerszámokról és a kicserélhetőséget és a mérettartást célzó készülékekről nyujt ismertetőt értékes ábra gyüjteménnyel.

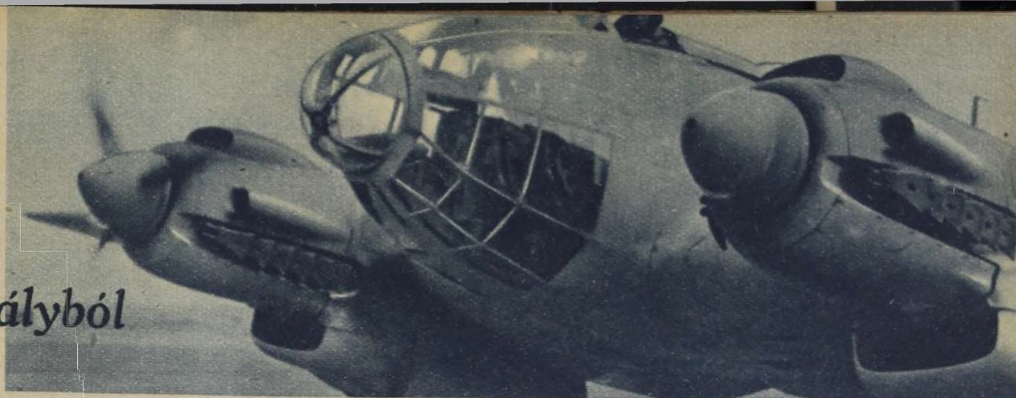
10. A vásznazás, lakkozás, rozsdavédelem (48 old.). A fejezet legnagyobb értéke a varrófonál vezetéséről készült kitűnő ábrák, valamint a lakkozást tárgyaló dolgozat.

11. A szerelés (48 old.). A fejezet az általános tudnivalók után egy egyfedelű és egy kétfedelű gép szerelését írja le, majd egy sorozat képet közöl a szerelés közbeni ellenőrzésekről és a sorozatgyártásról.

12. Karbantartás, beállítás és javítás (64 old.). Ez a rész ügyes összefoglalása a karbantartás fogalmához tartozó ellenőrzéseknek, a fejvagy faroknehézség, lógás, kanyarodásra való hajlam és a rázás kiküszöbölési módjainak. A javításra vonatkozó rész hasznos útbaigazításokkal szolgál az egyszerűbb vászon, furnir, főtartó, csőváz, tartály stb. sérülések kijavítására.

A mű úgy a repülő-, mint a műszaki személyzetnek kiváló szolgálatot tesz, egyrészt a szerkezeti részek kimerítő ismertetésével, másrészt azzal, hogy igen sok olyan adatot, táblázatot és tudnivalót tartalmaz, amelyek a repülők mindennapi életében szükségesek. Kézikönyvként, előadói vezérfonalként több kötetet pótol.

Fridrik Dezső mérn. szds.



„Jobbszárnyunkból füst tör elő és a tartályból ömlik a benzin"

Indulnak az ellenség fölé

— 1941 július hó 6-án hazai repülőterünkről hadászati távolfelderítésre indultam. He. 111. fajtájú repülőgépünk vidám durúzsolással nyelte a kilométereket. Megfigyelőm a gép orrában fekve, térképpel kezében ellenőrizte repülési útvonalunkat. Letérni nem lett volna tanácsos a térképre bejelölt útvonalról, mert minden eltérés hosszabb repülésre — tehát nem kívánatos üzemanyag-túlfogyasztásra vezet. Ez pedig — tekintettel arra, hogy közel 2000 km-es út állt előttünk — esetleg végzetessé válhat akkor, ha üzemanyagunk idő előtt kifogy.

A Kárpátokat ragyogó napsütésben, 5000 méteren repültük át s ettől kezdve »szigorú készültséget« rendeltem el: mindenki géppuskájához helyezkedik, kipróbálásképpen lead egy-egy rövid sorozatot, távbeszélőn jelenti, hogy »rendben«! Idáig víg beszélgetéssel telt az idő, hála az egymásközötti beszélőkészüléknek, mostantól fogva azonban minden lövész szakadatlanul figyeli a reáeső légteret. Csak így fogadhatjuk felkészülve az esetleg reánkcsapó szovjet vadászokat.

— Rövidesen megélénkül alattunk a terep: visszavonulóban lévő gépesített szovjetcsapatok végeláthatatlan sora hömpölyög alattunk. Nincs megállás, csak a hidaknál óriási a torlódás. Megfigyelőm írja az adatokat, sűrűn csinálja a légifelvételeket, miközben egyre keletebbre jutunk, egyre messzebb otthonról.

— Lassan felhősödni kezd, rosszabbodik a látás. Lejjebb ereszkedünk. 4000 méteren most már hirtelen bezáruló felhőtakaró felett repülünk, amikor megfigyelőm jelenti, hogy Kamieniec-Podolski felett kell lennünk. E város felderítésünk egyik fontos állomása, tehát le kell törnünk a felhő alá. Lefojtom a motorokat, hogy csendben, észrevétlenül bukkanjunk ki célunk fölé. Meredek siklásban töröm át a kavargó felhőket. Egyre sötétebb lesz, mintha hirtelen bealkonyodna körülöttünk. Körülbelül 2000 méteren világosodni kezd és egyszerre előttünk van a keresett város: Kamieniec-Podolski. Nagy az öröm közöttünk, megfigyelőnk bekapcsolja a fényképezőkészülékeket.

— A következő pillanatban azonban hatalmas robbanás döreje hallatszik, a gép vad táncba kezd, mintha ezer darabra akarna szétesni. Két kézzel markolom a kormányt, hogy ismét úrrá legyek rajta. Közben fojtó lőporfüsttel telik meg az egyébként jól zárt géptörzs. Pillanatnyi csend. Várunk, történt-e valami, de már nincs kétség: bemutatkozott a szovjet légvédelem. Nagyot rántok a magassági kormányon, újra belehúzunk a felhőbe. A két lövész jelenti, hogy bajuk nem esett, a fojtó szag is gyengül. Szerencsénk volt. A lövedék szárnyunk élét súrolta és fejünk felett robbant.

— 3—4 percig a felhő oltalmában repülünk, hogy kivonjuk magunkat a légvédelmi tűzből. Feladatunk azonban nem a bujkálás, hanem az északra vezető vasút forgalmának felderítése. Ráfordulok a vonalra. A felhők ritkulnak, sőt újra ragyogó napsütésben figyeljük a bolsik mozgását.

— Egy hiba van csak: veszélyesen alacsonyan vagyunk. Emelkedésre nem is jut már időnk. Az előttem fekvő megfigyelőtiszt hirtelen megmarkolja géppuskáját és jelenti, hogy alulról egy ellenséges vadász húz belénk. Arca a tehetetlen dühtől eltorzul, hiába a puska, a vadásznak is van esze: nem repül bele géppuskánk hatásterületébe. Előző napi »találkozásaink« alkalmával jól kiismerték már gépünk érzékeny pontjait és azt a teret, amelyikben nyugodtan megközelíthetnek anélkül, hogy saját géppuskáinkkal célbavehetnők őket. Most is így van: az egyik J. 17. fajtájú legkorszerűbb szovjetvadász fölényes sebességtöbbletét kihasználva, merőlegesen alulról küldi felénk üdvözletét. Hosszú fénycsíkokként villannak el mellettünk gépágyú- és géppuskalövedékei. Rádióslövészünk ugyanekkor figyelmeztet, hogy hátulról is rohamosan közeledik két ellenséges vadász. A helyzet egyre melegedik. Tüzelni a hátulról támadókra se tudunk, mert pontosan beállnak gépünk hatalmas vezérsíkjai mögé. Már süvítenek is lövéseik, gépünk törzse több helyen felszakad becsapódásaik nyomán.

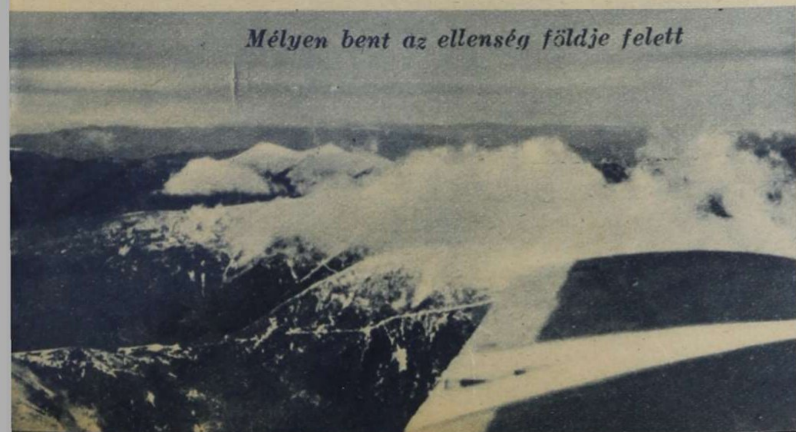
— Hirtelen fordulóba húzom a gépet; sikerült kitérnünk további tüzükből. Leválltak rólunk de jól tudjuk, hogy nincs vége még a táncnak. Teljes gázzal üvöltenek a motorok, hogy tért nyerjünk. Közben jelenti a rádiós-lövész: »Jobb szárnyunkból füst tör elő és a tartályból ömlik a benzin!« Mindnyájan előkészülünk, hogy ejtőernyővel kiugorjunk — de várunk. A szerelő-lövész jelenti: »Fejem felett ellőtték az olajvezetéket! Nem látok a rajtam végig ömlő olajtól!«

— Igy megyünk tovább, amikor messze előttünk felhőfoszlányok tűnnek fel, a füstölgés lassan megszűnik jobb szárnyunkon. Már kezdünk reménykedni, de minden idegszálával figyel az egész személyzet, ránkcsapnak-e újra? Jön is már az egyik! Sebességgel nem tudjuk lerázni. Parancsot adok rádiós-lövészünknek, állandóan jelentse, mennyire közelítenek meg hátulról. 200 méterről, négy csőből nyomja már utánunk lövéseit a reánkcsapó vadász. Csak egy megoldás van: ha mi is célbavehetjük őt! Figyelmeztetem mindkét lövészt, hogy hirtelen balfordulóba megyek. Lekapom a gázt, éles balfordulóba döntöm a gépet. Szinte megtorpanunk a levegőben — de a csel sikerült, meglepţük az elvtársat! Abbahagyja a tüzelést. Szédítő sebességgel a pillanat töredéke alatt utólér, már-már belénkrohan — de végül hatalmas rántással kerüli el az összeütközést. Ez az a pillanat, amire vártunk: hasát mutatja felénk.

Két géppuskánk egyszerre szólal meg. Hibátlanul »ül« két lövészünk sorozata. A vadász megbillen, hatalmas füst-, majd lángnyelv csap ki belőle és pörögve tűnik el a mélységben. Ez nem jön többé utánunk — de hol a másik kettő? Egyelőre sehol s most talán sikerül elérni az előttünk lévő felhőket. Igy is van, nem mutatkozik egyik sem. Nyilván lelohadt harci kedvük. Mi pedig — most már sérült géppel ugyan — de zavartalanul állunk be a hazafelé vezető irányba. Átlőtt jobb tartályunkból aggasztóan fogy a benzin, gépünk »több sebből vérzik«, de így is hűségesen nyeli a kilométereket.

— Utolsó csepp üzemanyagunkkal sikerül 600 kilométerre fekvő repülőterünket elérnünk és örömmel jelenthetem: »A feladatot elvégeztük. Egy légigyőzelem. Gépszemélyzetünk sértetlen.«

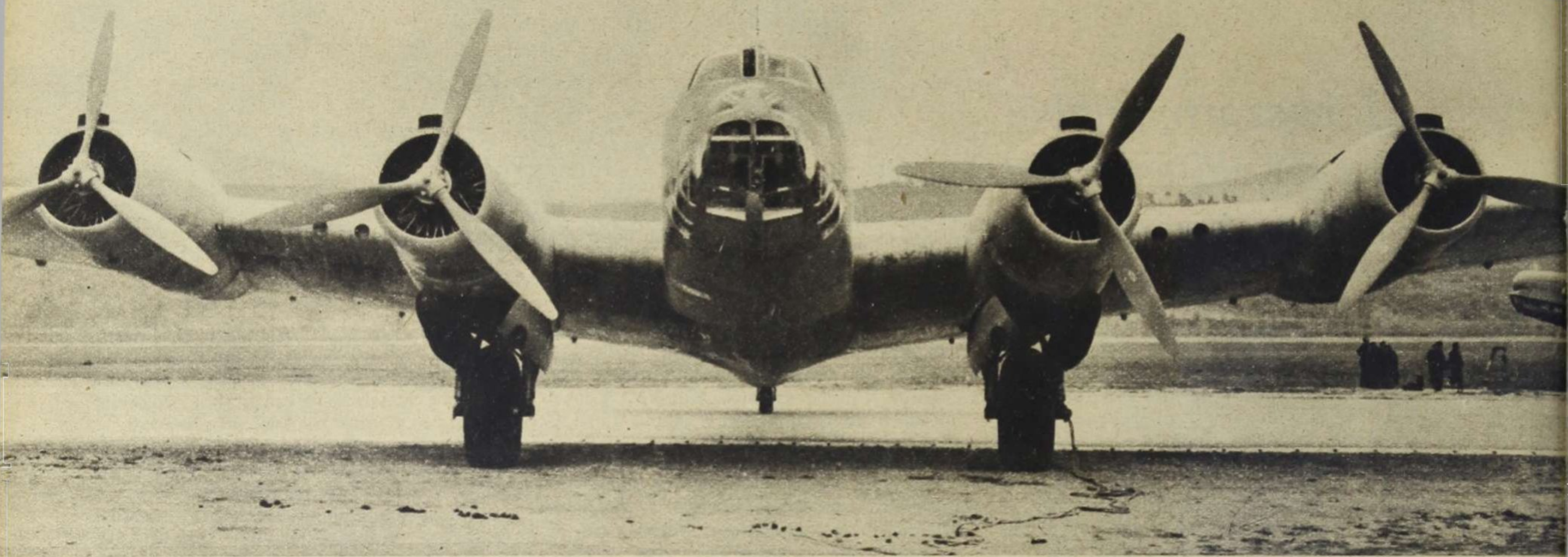
Nagy-Ernyei Kelemen Antal fhdgy.



Mélyen bent az ellenség földje felett



Néhány találattal, de szerencsésen hazaértünk!



Új olasz katonai repülőgépek

Szünet nélkül tart a fegyverek fejlődése. Nem elég a »jó« repülőgép, »jobb« repülőgépekre van szüksége a légihaderőnek ahhoz, hogy légi fölényét fenntarthassa és így egyben a hazai légteret is hatásosan oltalmazhassa.

Az olasz légihaderő elismerten kiváló, harcok ezernyi tűzpróbáját kiállott gépanyaga az utóbbi időben ismét számos értékes fajtával gyarapodott. Van ezenkívül gépeik között néhány olyan új kísérleti gép, melyet eddig olvasóink legfeljebb hírből ismertek és melyekről lapunk közöl elsőnek az egész világon fényképet.

Valamennyi gép között első helyen kell megemlítenünk a Reggiane Re. 2001. jelzésű együléses vadászgépet, mely ma a legkorszerűbb olasz vadász. A Regiane Re. 2000. (Héjja) gép továbbfejlesztése, illetve más motorral ellátott változata. Valamennyi újabb olasz vadászgépen felhagytak az eddig szokásos léghűtéses csillagmotorokkal és helyettük vízhűtéses motorokat építenek be. A motorok között van egy olasz gyártmányú is, valószínűleg az Isotta Fraschini-gyár készítménye, esetleg a Fiat-gyár is épített újabb, nagyteljesítményű, vízhűtéses motorokat. A gépek nagy részébe került Németországból behozott Daimler Benz DB. 601. A. motor, mely, mint ismeretes, 1175 lóerőt teljesít, egy újabb változata azonban már 1300 LE közelében jár. A Reggiane Re. 2001. a Reggio Emilia-i repülőgépgyárban készült. Ez az üzem a Caproni-érdekkörbe tartozik és a multban részben Caproni, részben Piaggio bombázókat épített sorozatban, valamint Piaggio csillagmotorokat is. Az üzem korszerű berendezésű, gyártmányai a legjobb minőségűek. A DB. 601. A. motor került a Re. 2001.-be. Ezzel a Re. 2000. gép légerőtanilag amúgy is igen kedvező formakiképzése még tökéletesebbé vált, hiszen a törzs vonalaiba előnyösen simul a vízhűtéses motor. Ennek megfelelően legnagyobb sebessége is valószínűleg eléri a 600 km/óra határt. A gép fegyverzetéről a hivatalos közlemény csak annyit említ meg: »rendkívül erős«.

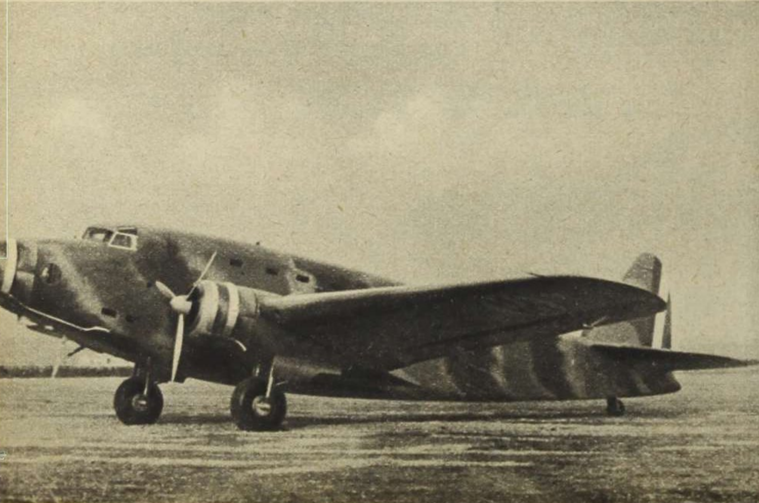
A vadászok sorában ugyancsak nagy sikert aratott a Macchi 202., a C. 200. vadászgépek vízhűtéses DB. 601. A. motorral ellátott változata. Az északafrikai harcokban számos győzelem fűződik az új gépek nevéhez. Legnagyobb sebessége 570 km/óra lehet, egyébként minden szempontból azonos a Macchi C. 200. géppel.

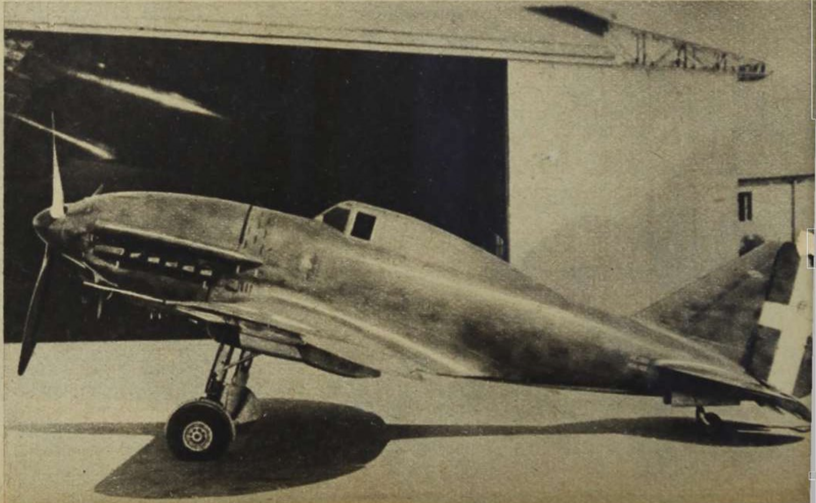
Meg lehet még említeni a Caproni Vizzola F. 4. gépet, Fabrizi mérnök szerkesztését, melynek csillagmotoros válfajáról, az F. 5. gépről lapunk már régebben beszámolt. Kétséges, hogy az F. 4. is sorozatban készül-e.

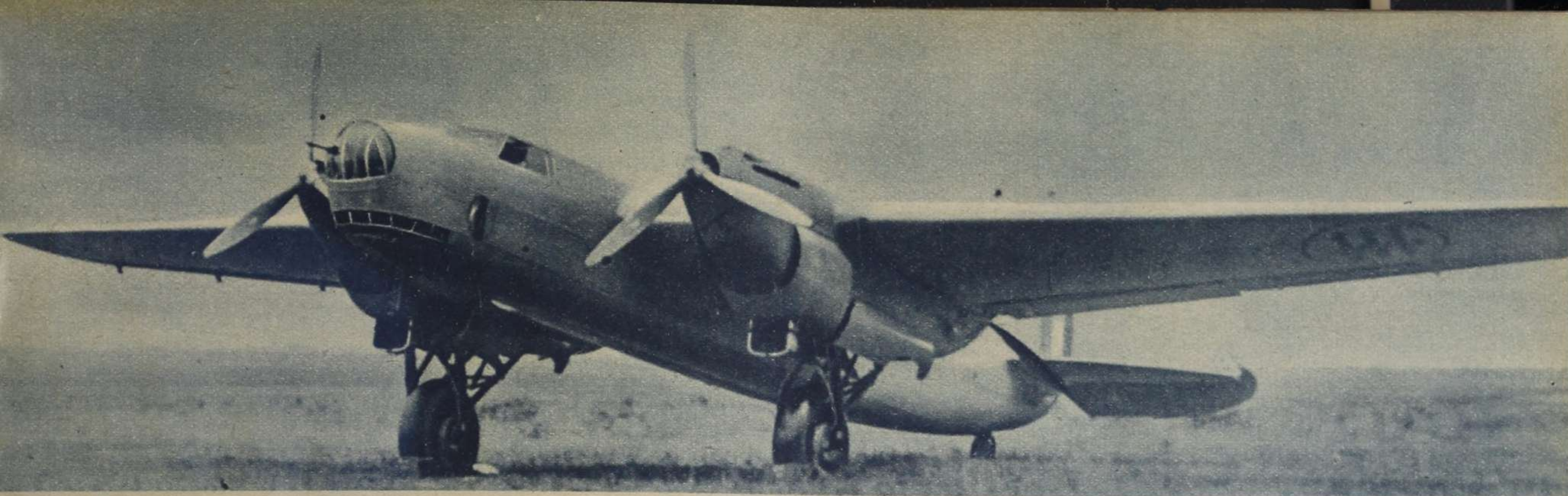
Új gép, új motorral a Caproni 313. Az eredeti, jól ismert Ca. 310. sárkány ezernyi módosításon ment keresztül és most használható harcigéppé változott. Új motor első szereplése ez: Isotta Fraschini »Delta« jelzésű, 700 lóerős, léghűtéses fordított V-motorját építették a gépbe. Feladatköre a felderítés, bombavetés és elsősorban torpedóvetés. Törzse, jelenlegi kivitelében elsőrendű kilátást nyujt minden irányban, ami haditengerészeti célokra alkalmazott gépnél különösen fontos követelmény. Legnagyobb sebessége 450 km/óra felett jár. Könnyű, sokrétű alkalmazási lehetőséget nyujtó gép.

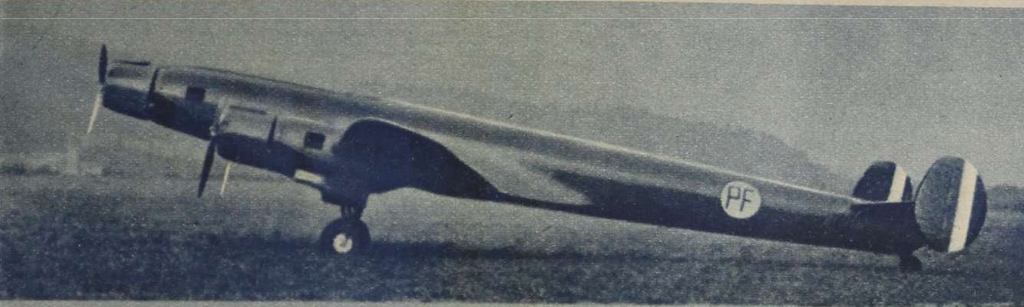
A kísérleti gépek sorában két Piaggio-gép szerepel: a P. 23. és a P. 50. kétmotoros változata. Eddig a P. 50. gépről csupán, mint négymotoros nehéz bombázóról hallottunk, most képünk ugyanezen gép kétmotoros változatáról tanuskodik. A gép törzse a két- és négymotoros gépnél egyforma, a szárny természetesen módosult. Egyéb adatok nem ismeretesek. A P. 23. nagytávolságú bombázó- és versenygép. Jelentős lépés volt az új Piaggio négymotoros bombázó felé, annak közvetlen ősének tekinthető.

Az olaszok csapatszállító gépe a Savoia S. 82., mely 30 teljesen felszerelt katonát, vagy ennek megfelelően négy tonna terhet vihet magával. E gépeken szállították az olaszok vadászgépeket is, egy gépbe két Fiat CR. 42. is befért. Egyébként jellegzetes Savoia hárommotoros a gép, családjának valamennyi jellemző tulajdonságával.

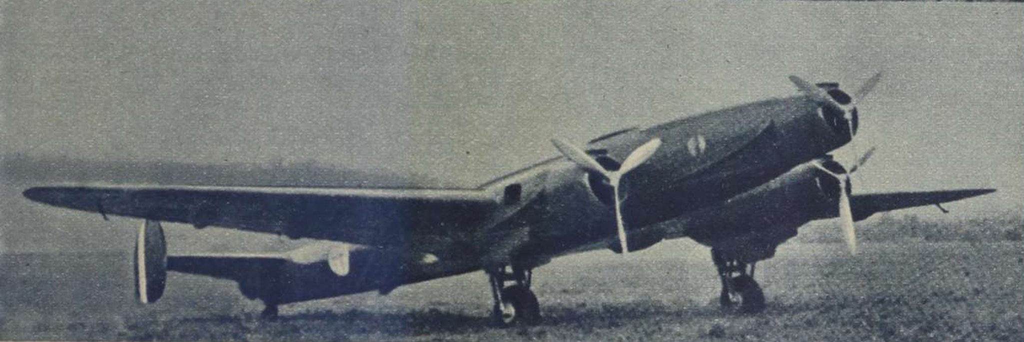








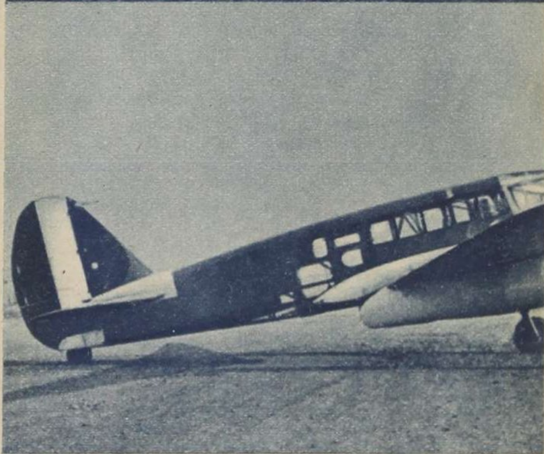




Végül beszéljünk a »nagyágyúról«, a Piaggio P. 108. négymotoros nagy hatótávolságú bombázóról. (Van forgalmi változata is, a P. 108. C.) Ilyen géppel járt szerencsétlenül Bruno Mussolini is. A gép természetesen bevált és néhány merész katonai feladat végrehajtásában máris résztvett. Négy darab 1500 lóerős, tizennyolchengeres csillagmotor van a gépben, védelmét több géppuskatorony látja el. Legnagyobb sebessége 480 km/óra, gazdaságos utazósebessége 60% teljesitménnyel 350—360 km/óra. Bombaterhe egészen négy tonnáig terjedhet, legnagyobb repülőtávolsága ennek megfelelően változik. Néhány különleges feladatra szánt kötelék repül ezekkel a Piaggio P. 108. M. gépekkel.

Ezenkívül még szerepel néhány újabb olasz harcigép, melyekről a megfelelő képek beérkezése után beszámolunk olvasóinknak.

Nagy Ernő



A m. kir. honv. Légierők zenekara nagy sikerrel szerepelt a székesfehérvári repülőesten



A REPÜLŐ-SZAKASZVEZETŐ CAVARADOSSIT ÉNEKEL



A Cavaradossi Járay József
(Vajda M. Pál felv.)

Zsufolt az Operaház nézőtere, az élmény várakozásának kellemes izgalma füti a díszes közönséget, amelynek soraiban feltünően sok a repülőegyenruha. Bizonyára feltünt az Operaház pénztáránál is, hogy a karzati ülőhelyekre igen sok repülaltiszt váltott jegyet, úgy rohanták meg a *Tosca* előadását, mint annakidején a diákság *Könyey* Béla felléptekor.

A zsibongó nézőtéren mellettem egy ősoperázó lelkes izgalommal mondja:

— *Failoni szerint is nagy tehetség!...*

... A színlap ezt mondja a mostani Tosca-előadásról:

Cavaradossi . . . Járay József.

Felmegy a függöny. A templomi színben *új Cavaradossi* áll előttünk. Nem alacsony, fujtatósalakú, pipiskedő Cavaradossi, hanem: magas, nyúlánk, szélesvállú, keménykötésű, fiatal férfi. Gesztusai, mozgása, színészkedése, mind-mind férfias erőt áraszt.

A hangja pedig? Diadalmasan szárnyal, a fiatalság elpusztíthatatlan életerejével cseng. Lágy, mégis zengően színes, a felsőbb régiókban sem veszti el rugalmasságát, biztonságát. Ragyogófényű, melegtónusú, tisztánesengő, szívnek szóló töretlen lírai tenór, amelyhez hasonlatos igen kevés van. Mind jobban beférkőzik az ember szívébe, veresre tapsoljuk a tenyerünket, percekig. És mikor a levéláriara kerül a sor, kétszer ismételtetünk. Tombol a taps, a zsufolt nézőtér egy emberként ünnepli az Operaház új, fiatal tenoristáját, ünnepli a tehetséget. **Rajongásig szeretik.**

Hát: Sikerült! ***Járay József repülőszakaszvezető kivételes tehetségével keresztül vágta magát a nehézségeken: Cavaradossit énekli már a m. kir. Operaház szinpadán.***

Harangi és Szigeti »leütik« a hamisan éneklő Járayt



»Büszke vagyok, hogy repülőszakaszvezetőből lettem operaénekes!«

Tisztjei, elöljárói, minden bajtársa testvéri szeretettel drukkolt neki évekig, énekművészete fejlődésének minden állomásáról tudtak és most, hogy sikerült a csúcsra eljutnia, nagy büszkeséggel tekintenek fel reá. Vérünkből való marad, más talán eltitkolná, de ő igaz büszkeséggel mondja:

— Soha nem mérhetem fel magam *Saljapinnal,* de ha ő büszke lehetett arra, hogy zsákhordó volt valaha, volgamenti munkás, ***én még büszkébb vagyok, hogy a légierők szakaszvezetőjéből lettem operaénekes!***

Négyszer énekelte már *Cavaradossit* az Operaházban, egyre fokozódó sikerrel. Az egyik Tosca-előadást a rádió is közvetítette. Az előadást viaszlemezre vették fel és két nappal később sugározták szét.

— Így legalább hallhattam — mondja *Járay* — önmagamat. Ez a mód a legjobb ellenőrzés, önkritika.

Járay József repülőkatona lesz

Terézkörúti legénylakásában beszélgetek hosszasan *Járay* Józseffel, a M. kir. Operaház tagjával. Egyszerűen, őszintén nyiltan, repülő a repülővel:

— Előbb azt mondd el, ***hogyan lettél repülő?***

Feláll, megropogtatja magát:

— Gyerekkoromban kaptam meg a »repülőbetegséget«. Tudod: Nagygencsen lakunk, Gencs szinte Szombathely már, annyira összenőtt vele. A szombathelyi repülőtér éppen az apám vendéglőjéhez van közel. Gyerekkoromban minden időmet a repülőtérnél töltöttem. Nap mint nap felszálltak, repültek, jöttek, mentek a gépek. *Magától értetődő volt, hogy repülő leszek.*

— Hát az éneklés?

Jót nevet:

— Éneklés? Ugyan, ki gondolt arra!... Nálunk szinte családi betegség a jó hang. Az édesapámnak — pedig hatvanon túl van már — olyan tenórja van, hogy még én is irígylem. Öten vagyunk testvérek, — három fiú, két leány — valamennyien jól énekelnek. Minden testvérem sokra vinné az éneklésben.

Járay egyideig akadémista volt, azután került a székesfehérvári repülőtérre.

— 1929-ben lehettem végre repülőkatona, *a székesfehérvári motorszerelő szakiskolába kerültem.* Mindig pilóta akartam lenni, a körülmények tettek szerelővé. Megtanultam, hogy a jó szerelő van annyi, sőt néha több, mint a jó pilóta. Szerettem a gépeket, meg is ismertem tövéről-hegyéig valamennyit. Mindenem volt a gép, meg a motor.

Megkérdezem, hogy hát az éneklés hol marad?

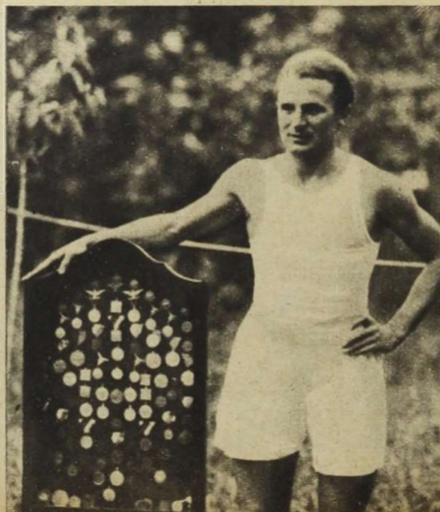
— Az éneklés?... Nem énekeltem én többet, mint a bajtársaim. Az ördög gondolta, hogy az éneklés fontosabb lesz számomra, mint a gépszerelés...

»Vágyom egy nő után...«

— Lassan-lassan megismertek arról az oldalamról is, hogy jó hangom van. Fiatal, 19 éves ember voltam, divat volt akkor a Mosoly országából a *»Vágyom egy nő után!«* Hát ez volt az én kedvenc dalom.

— Most érzem csak, hogy milyen lélekmelegítő szokás az a fehérvári repülőtéren, hogy a szakiskola növendékei sűrün *műkedvelőznek.* Mi is azt tettük, egyszer engem is felléptettek. Hogyan-hogyan

Járay József repülőszakaszvezető sportbajnoki érmegyűjteménye





Járay József, a repülőkatona

Cavaradossi repülőszerelő korában: a Hungária szárnytövén ül Járay. A bőrsapkás, szárnyhoztámaszkodó pilóta: Gersy százados, Járay akkori parancsnoka



nem: sikerem volt, nemcsak növendéktársaim, hanem tisztjeim és elöljáróim is felfigyeltek rám. Persze, akkor még sem volt arról szó, hogy énekelni tanuljak.

Egyre jobban belemelegszik az emlékekbe:

— Öt esztendeig szolgáltam Székesfehérváron. Velem szolgált az ökölvívás két bajnoka: a világbajnok *Haranghi* és *Szigeti.*

Repülőszerelőből sportbajnok

Itt egy kicsit eltérünk az énekléstől, zenétől, mert Járay József szakaszvezető akkoriban többre becsülte a sportot az éneklésnél:

— Versengve sportoltunk. Én összeszedtem vagy kétszázötven díjat, érmet. Atletizáltam, az atlétika minden ágát műveltem, Haranghiék még az ökölvívást is megkedveltették. Annyira szerettem az atlétikát, hogy komoly versenyeken értem el jó eredményeket. Megnyertem a Dunántúl dekatlonbajnokságát — második lettem az országos viadalon — és úgy nyertem meg, hogy *a dunántúli bajnokságot ma is én tartom.*

— Milyen jó most, — mondom — hogy komolyan sportoltál. Téged jóideig nem fenyeget az a veszély, hogy elpuhulsz és nem tudsz majd teljes illúziót kelteni az Opera színpadán.

Újabb nevetés:

— *Hát ez a veszedelem valóban nem fenyeget.* Rendszeresen tornászom, reggelenként jóideig árnyékbokszolok. Tudom, hogy nemcsak a hang, hanem a színpadi megjelenés is érték, amelyre vigyázni kell.

Nagyszerűen kisportolt alakja van. Deltaizmai ma is olyanok, mint a sportbajnokoké.

— No, te sem hízol el!

— Én ugyan nem! Megmaradok sportembernek...

Közbevetem, hogy az előbb arról beszélt, hogy az énekesnek nemcsak a hangjára, hanem az alakjára is vigyázni kell.

— Természetesen, — mondja — hiszen az operaénekesség nemcsak éneklésből, hanem színészi munkából is áll.

— A hangodra hogyan ügyelsz ?

— Nagyon. Hiába vagyok tehetség, ha hangom közben elromlik. Az operakultusz, a zenevilág, a közönség mindig csak a töretlen értéket kedveli. Nincs és nem lehet elnézés, mindig tökéleteset kell adni. Érthető hát, ha ügyelek magamra. *A hangom mindenem. Nem iszom hát, nem cigarettázom, nem üldögélek füstös helyeken.*

Visszakanyarodunk a repüléshez. Megkérdezem, hogyan indult el énekesi pályája a repülőszakaszvezetőségtől?

Járay a századkürtős

— Hát nemcsak szerelő voltam én, hanem *kürtös is.* Nézd!

Mutat egy képeslapból kivágott képet. A kép azt a jelenetet ábrázolja, hogy az *Endresz és Bittay* koporsóját hazahozó gyászvonatot dízsben felsorakozva fogadják a székesfehérvári pályaudvaron a repülőkatonák.

— Ezt a képet miért tetted el?

— Mert rajta vagyok. Látod a kürtöst, amint éppen fújja? *Hát ez a kürtös vagyok én!...* Valahányszor díszszemle volt vagy kivonulás, én kürtöltem. Amikor *Horthy* Miklós kormányzó urunk vagy *Gömbös* Gyula látogattak el hozzánk, *én fujtam a díszjelet.* Meg amikor templomba mentünk vasárnap, én fujtam a századnak talp alá valót: *Tattararatta-ratta-ta-ti — ratta-tatta-ta!...*

— Az sem ártott.

— Nem bizony, *jó tüdőgyakorlat volt a kürtölés!*

Ötesztendei szolgálat után került Szombathelyre.

— Tudod, már Székesfehérváron kezdtem »kinőni magam«. Egyszer nyáron Balatonszabadiban üdültünk bajtársaimmal, amikor meglátogattak bennünket a regősök. Velük volt *Lugosi,* a tárogatóművész. Akkor kaptam kedvet a nyilvános szerepléshez. Lugossinak elénekeltem egy-két dalt és megkértem: *mondja meg őszintén, mit tart rólam.* Azt felelte, hogy szerinte igen jó volna, ha *képezném magam.*

— Parancsnokaim is ugyanezen a véleményen voltak. Emlékszem: egyszer Székesfehérváron bemutatták egy helyi szerző operettjét, a *Cigánybárót.* Akkor már a városban is volt »nevem«, kijöttek a repülőtérre és felkértek, hogy énekeljek el a darabban egy betétet. *Fráter* Tibor őrnagy úr volt akkor az intézet parancsnoka. Tőle kaptam engedélyt a nyilvános szereplésre.

— *Eredj, fiam,* mondotta, *többet tudsz te már annál, hogy csak a fehérváriaknak énekelj!...*

— Akkoriban — folytatja — már több nyilvános szereplésem volt és mindenütt *repülő szakaszvezetői egyenruhában énekeltem,* ebben az operettben énekeltem először civilruhában.

— Azután?

»Tisztjeim segítettek énekesi pályámon«

Elgondolkozik:

— Azután Szombathelyre kértem áthelyezésemet. Azért Szombathelyre, hogy közelebb legyek a szüleimhez és a városi zeneiskolában tanulhassak. *Tisztjeim mindent megtettek a kedvemért. Olyan könnyű beosztást kaptam, hogy énektanulmányaimat folytathattam.* Reggel nyolctól kettőig volt elfoglaltságom az irodán — én kezeltem a parancsokat, utasításokat *sokszorosító gépet* — délután zavartalanul tanulhattam. A zeneiskola hangversenyein egyre többször szerepeltem, már a lapok is kezdtek írni rólam.

— Azután eljött az idő, hogy Pestre vágytam. Szüleim nem akartak elengedni, nem bíztak abban, hogy viszem majd valamire. *Parancsnokaim pedig biztattak, mindent elkövettek, hogy megkapjam a pesti áthelyezést.*

— Budapesten jó beosztást kaptam, az anyagszertár fegyverműhelyében dolgoztam eleinte, azután irodába osztottak be.

Elérzékenyedik:

— Boldogult jó *Magjerek* László főhadnagy úr volt az első segítőm Budapesten. Mindent elkövetett, hogy bejuthassak a Zeneművészeti Főiskolára. Ha elcsüggedtem, bátorított. Mindig azt mondta: — *Fiam, te tehetséges énekes vagy! Csak szorgalom és kitartás kérdése, hogy megtaláld a számításodat!...*

— *Vitéz Barna* Kornél százados úr volt a másik segítőm. *Ugy bántak velem, mint a saját testvérükkel, vittek, segítettek előre.* Nekik köszönhetem elsősorban, hogy most itt vagyok és nem tudom meghálálni nekik, hogy segítettek.

Egy »őrmester« tenorja »mérsékelt« sikert« arat.

Járay József repülőszakaszvezetői egyenruhában jelentkezett próbaéneklésre a Zeneművészeti Főiskola felvételi vizsgáján. Az egyik nagymultú pesti lap két sorban ennyit írt róla:

»Jelentkezett egy *őrmester* is, *de tenorjának csak mérsékelt sikere volt«.*

— A főiskolán — folytatja *Járay — Székelyhidy* Ferenc növendéke lettem. El nem tudom mondani, milyen féltő szeretettel, mennyi odaadással nevelt, tanított. Életem végéig hálás leszek neki.

Azután leszerelt, az énekművészet teljesen elhódította a repüléstől.

— *Ma nyugdíjas repülőszakaszvezető is vagyok* — mondja nevetve.

Cavaradossi után Mantuai herceg

Éppen nyílik az ajtó, jön a pénzes-postás és hoz negyvenvalahány pengőt, *Járay* József repülőszakaszvezető *februári nyugdíját.*

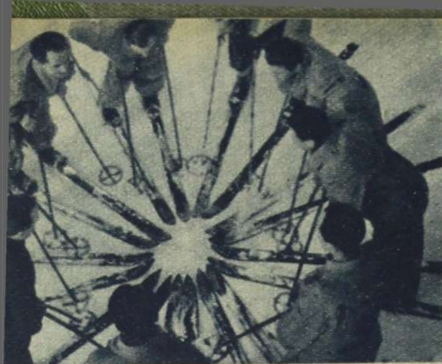
— A vége az volt, hogy felvettek az operai tanszakra. Sokat és lelkiismeretesen tanultam. Nehéz munka volt, de — sikerült. Tavaly június végén vizsgáztam, a vizsga napján szerződtetett *Márkus* László igazgató urunk az Operához. *Cavaradossit már négyszer énekeltem, a közeljövőben valószínűleg bemutatkozom a Rigolettóban is.*

Megkérdezem: mi a legnagyobb élménye eddig?

— Az, hogy drága jó nagyanyám hat kilométernyire lakik szüleim házától. Amikor megtudta, hogy a rádió közvetíti operai fellépésemet, gyalog ment a kemény hidegben édesapámékhoz, hogy rádión meghallgathasson.

Eddig tart az interju *Járay* Józseffel, akit segítő szeretettel vesz körül a főváros zenei élete. Csaknem minden estéje foglalt. Ha nem az Opera színpadán énekel, hangversenyekre van meghívása. Mint hallom, az Operaházban is különös szeretettel veszik körül. Érthető, hiszen *szinte példanélküli, hogy a Zeneművészeti Főiskola növendékét a vizsga napján szerződtessék és alig háromhónapi foglalkoztatás után mingyárt vezetőszerepet énekeltessenek vele az Operaház színpadán...*

Raczkó Lajos.


Sírózsás megbeszélés


A síguggolás gyakorlása


Növendékek sírajban

Sielni tanítják a repülőhonvédeket

A légierő katonái rendszeresen sielnek. A Magyar Szárnyak ellátogatott az egyik pestkörnyéki repülőalakulat sígyakorlatára.

Svábhegyi lejtő, jégpályányi keményre csúszkálták már a rendíthetetlenül síelgető pesti divathölgyek, akik magukra aggatnak minden elképzelhető tarka-barka síholmit, csak — éppen sielni nem tudnak. Jönnek-mennek félig csúszva, félig totyogva, örökösen útba vannak és — potyognak. Esztendők óta járnak a svábhegyi lejtőkre, rontják a havat, amelyen, mint a villám, suhan végig egy-egy fiatal katona. A si már nem csupán hadseregsport, vagy téli kondicióeszköz nálunk, hanem megszokott közlekedési eszköz.

Nagy csoportban tanulnak emiatt az egyik pesti repülőalakulat katonái.

Tökéletes a sífelszerelésük: nagyszerű, legkorszerűbb gyártású, felcsatolású sítalpakat kaptak, jó botokat és legdrágább kivitelű, síbajnoki cipőket.

Ez az együttes éppen kezdőcsoport, még csak negyedszer álltak lécre, de már hegyen-völgyön csuszkálnak nagy bátorsággal és a krisztiniát próbálgatják, a lefutó síelők rugalmas, lendületes, villámgyors irányváltoztatását, megállását.

Parancsnokukkal, a főhadnaggyal akkor találkoztunk legutóbb, amikor a nyár végén messzi földerítő útról hazaérkezett egy *Heinkel 111-essel*, amelynek benzintartályát foszforos lövedék érte. Hajszál híján mult, hogy a bolsevisták fölött ki nem gyulladt a gép.

Most síöltözetben, hajadonfejt — akár tanítványai — a síléc használatát oktatja.

— Fiúk, — mondja nékik a többek között — nehéz és lassú a sítanulás, de rengeteg gyönyörűséggel és könnyebbséggel fizet annak, aki megtanulja.

Az oktató főhadnagy tíz esztendeje síel, a pihenőkben nagy sítúrákról beszél:

— Az az igazi, fiúk, amikor 1700—2000 méter szintkülönbséget tesz meg az ember síléccn. Szűz, ember alig járta hóparadicsomban vágtat, két óra hosszáig is tart lefelé az út.

Lesiklást tanultak a repülőkatonák az óra elején, valamennyien hajózók: rádiósok, szerelők, géppuskalövészek. Kimondhatatlanul tetszik nekik az egész.

— A lesiklásnál, fiúk, arra ügyeljetek — hangzik az oktatás — hogy mindig ragadjatok a hóhoz!

Ezalatt az értendő, hogy az igazi síelőt nem hajigálja, dobálja semmiféle buktató.

— Laza és rugalmas térdtartással kell siklani. Ne álljatok sohasem mereven, keményen a lécen, hanem félig guggoljatok. A két térdetek kissé egymás előtt legyen, egymás mellett. Az egyik léc így mindig előrébb van egy keveset.

— A legfontosabb a rúgózás. A félig guggoló tartás nem fárasztó, a laza puhaság a lécen nem bizonytalanság, hanem a legteljesebb biztonság. Figyeljétek jól az előttetek lévő terepet. Ha bukkanóhoz értek, soha ne akarjatok átugrani rajta. Az igazi síelő úgy tapad a hóhoz, mintha rá volna ragasztva a terepre.


Csoportos vidám lesiklás

A főhadnagy nekivágtat a huppantós lejtőnek. A növendékek kört állva nézik:

Egyre sebesebben suhan, siklik az oktató főhadnagy lécein. A huppanó tetején még jobban rááll a lécre, amint a völgyhajlathoz ér, guggol és valósággal beleül a hajlatba. Az eredmény az, hogy egy milliméternyit sem ugrik a bukkantó után, hanem hóhegyre, hóvölgyre simulnak lécei, nem hullámvasutazik, esetleg ugra-bugrálással, mint a kétballábas divatbajnokok.

Visszakapaszkodik a lejtő tetejére:

— Azért kell a terephez ragadni mindig, mert rendszerint az ilyen bukkanó ugratásoknál van a baj. Megtörténhet, hogy ugrás után újabb emelkedés tetejére ér az ember, ilyenkor törik a léc, ilyenkor van sérülés. Az ugrálás bizonytalanság, a terephezsimulás pedig a legváltozatosabb, először járt helyeken is állandó biztonság.

Most a fiúk vágnak neki. Elsőnek a legkisebb. Kettőt lök a síbottal magán, már elérte a huppantót. Még nem szokta meg a síelő rugalmas guggoló állását, kissé merev, de átsuttyan a hóbucka fölött elsőnek úgy, hogy alig ugrik.

No, most egy szálasabb fiú: nagy huppanás, nagy ugrás lesz belőle, utána imbolyog, a végén le is ül. Annyi baj legyen, velejár a tanulással.

Amíg a következők siklanak, felkapaszkodik, akkor ér fel, amikor a főhadnagytól a következőket hallja:

— Látnátok a finneket, akik télen alig járnak sítalp nélkül. Nehéz teherrel, felszereléssel is villámgyorsan birkóznak meg a legnehezebb tereppel.

A szálas fiú erre újból nekiveselkedik.

— Ne felejts el rúgózni!

Másodszorra szinte kifogástalanul »veszi« a huppantót, utána elegánsan, gyorsan fordul lassítóba és megáll.

Fordulók következnek.

— Mindig arra a lécre nehezedjetek, amerre fordulni akartok!

Kiderül, hogy a negyednapos síelők a fordulózást nagyszerűen tudják.

— Ha tudjátok, sorra következik a krisztiánia!

Állóhelyzetben mutatja be először a főhadnagy, állóhelyzetben próbálgatják a növendékek:

— A testsúlyt arra a lécre tegyétek, amerre fordulni akartok, szépen, rugózva, azután a másik lécet, amelyen nincsen súly, szépen melléemeljétek. Így.

Nyolcszor-tízszer próbálgatják, azután nekivágnak.

Hát bizony, ez nehezebb sífigura. Különösen akkor van baj, amikor a súlytalan lécet a másikhoz kell emelni. A síelésben még nem nagygyakorlatú lábak nagyobbat emelnek a lécen a kelleténél. Ahelyett, hogy szépen, hó fölött zárnák a léceket, szinte lépésre emelik. Az eredmény az, hogy testsúlyuk teljes erővel és mereven hosszú ideig van egy lécen. Topogás vagy potyogás az eredmény, de — így kezdte a krisztiániát minden síbajnok a világon.

Az oktató főhadnagy háromszor-négyszer bemutatja a lendületes figurát.

— Mikor tudunk mi úgy sielni, mint a főhadnagy úr?

— *Rajtatok áll, fiúk, gyakorlat teszi a mestert!...*


Sebesültszállítás sítalpon


Lábgyakorlatok


Testsúly a forduló lécen


Repülőkatonák síszázlábúja



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Göring, a Német Birodalom tábornagya, január végén Olaszországban a Duceval tárgyalásokat folytatott. A birodalmi tábornagyot az olasz császár és király is fogadta, majd Dél-Olaszországba utazott és Szicíliában felkereste a német repülőkötelékeket, hogy meggyőződjék azok ütőképességéről.

*

Sir Archibald Sinclair, Nagybritannia légügyi minisztere Manchesterben tartott beszédében megállapította, hogy a dominiumok és a gyarmatok hadianyaggyártásában nehézségek támadtak. A hadianyagok szállítása csak hajókaravánokon történhet. Ezek viszont rendkívül lassúak és nehézkesek. Emiatt hónapok vesznek kárba, mialatt az ellenség ott veti be repülőgépeit, ahol akarja — mondotta a miniszter.

*

Galland német repülőezredest, 94 légi győzelem hősét, a Führer kinevezte a német vadászrepülők szemlélőjévé. *Galland* ezáltal a repülőhalált halt *Mölders* örökébe lépett. A Führer egyidejüleg a legmagasabb német kitüntetésben részesítette *Galland* ezredest: a brilliánsokat adományozta neki a lovagkereszt kardokkal díszített tölgyfalombjához. *Galland* légigyőzelmeinek legöbbjét az angolok elleni harcban aratta.

*

Lord Beaverbrook, aki azelőtt repülőiparügyi miniszter volt, az újjáalakított angol kormányban ismét helyet foglal, mint termelési csúcsminiszter.

*

Dr. Fritz Todt mérnök, a Német Birodalom hadfelszerelési és lőszerügyi minisztere, továbbá a német útépítés vezérfelügyelője február 8-án repülőszerencsétlenség alkalmával életét vesztette.

Todt tervezte és építette a német birodalmi autóutakat, a Siegfried-vonalat, a német állásokat és éppen most készült a rossz szovjet utak gyökeres karbahelyezésére. Elmúlása az új Német Birodalom egyik alkotójának kiesését jelenti.

*

A pearl harbouri tragédia szálai — amint a Berliner Börsenzeitung megállapítja — a parlamentbe nyúlnak vissza. A parlament hadügyi és tengerészeti bizottságaiban helyet foglaló nyugállományú tengerésztisztek páratlan sikerrel harcoltak a légierők önállósítási és fejlesztési törekvései ellen. Lebecsülték a légi erőkre váró szerep jelentőségét a korszerű háborúban s főkép ennek a politikának a következménye az, ami most a Csendes-óceán táján történik.

*

Guinazu argentin külügyminiszter repülőgépe, amikor a riói értekezlet elhagyása után Buenos-Airesbe akart repülni, néhány száz méterrel az indulás után a tengerre visszaesett. A gépet az argentin kormány az Air France-tól vásárolta. A külügyminiszteren kívül még tizenegy utasa volt a repülőgépnek. Valamennyiüket kimentették, csupán a külügyminiszter szenvedett kisebb sérülést. A baleset oka valószínűleg túlterhelés volt.

Német részről felvetették, hogy vajjon igaz úton járt-e el mindenki ezzel a balesettel kapcsolatban. Közismert volt ugyanis Argentina únióellenes állásfoglalása. Másfél évvel ezelőtt *Roosevelt* politikájának egyik legélesebb ellenzője, *Lundin* szenátor szintén repülőszerencsétlenségnek esett áldozatul.

KATONAI HIREK

Kitüntetés. A Kormányzó Úr Őfőméltósága *Umberto Nannini* olasz kir. repülőezredes, budapesti légügyi attasénak a Magyar Érdemrend középkeresztjét, *Renato Romanini* olasz kir. repülőszázadosnak, a budapesti légügyi attasé beosztottjának a Magyar Érdemrend tisztikeresztjét adományozta. Ezenkívül elrendelte, hogy dícsérő elismerése újólag tudtul adassék *nemes kislégi Nagy Mihály* századosnak, a berlini katonai és légügyi attasé mellé beosztott légügyi szakközegnek.

*

Japán sikerek. A japánok a háború kitörésétől február 6-ig 914 ellenséges repülőgépet lőttek le a levegőben vagy pusztítottak el a földön. Ezenkívül 24 repülőgépet ejtettek zsákmányul.

A japán légierők vesztesége ugyanezen idő alatt 153 repülőgép volt.

*

A légitámadások hatása Londonban. Két portugál tűzoltótiszt az angol kormány meghívására egy hetet Londonban töltött. Beszámolójukban leírják, hogy a Londont ért pusztítás sokkal nagyobb mérvű volt annál, amire számítottak. A nagy űrméretű bombák nemcsak azokat a házakat tették tönkre, amelyeket telibe találtak, hanem 2 km-es körzetben csaknem valamennyi ház megrongálódott.

Különösen sokat szenvedett a főváros a légi támadások okozta tűzvésztől, amit fokozott az, hogy a vízvezeték is megsérült s így sok esetben megszűnt a vízszolgáltatás. Ezen újabban akképpen segítenek, hogy a városban víztartályokat állítanak fel és a parkokba mesterséges tavakat létesítenek.

A rádió berendezései a föld alatt vannak elhelyezve, bombabiztos építményekben.

*

Nürnberg városa 750.000 márkát takarít meg évente a közvilágítás csökkentése következtében. A megtakarítás azonban csak látszólagos, mert a légoltalmi kiadások ezt a megtakarítást túllépik.

*

Japán nagyvárosaiban sok a vázszerkezetű ház. Ezek sokszor 10—15 emeletesek. Az ilyen házak óvóhelyei nem a pincében vannak, hanem 3—4 emelet magasságban. A belső födémet 40 cm vastag vasbetónnal burkolják be. Ha az ilyen házat a repülőbomba telibe találja, a felülről számított 4—5-ik emeleten biztosan felrobban s így az alsó emeleteken lévő óvóhelyek biztonságban maradnak.

A fal tövébe csapódó bombák azonban betörhetik vagy meglazíthatják az alapfalakat. Azért ezeket a talajtól számított 3 m magasságig vasbetónlemezzel veszik körül. Ugyancsak vasbetónnal burkolják a nagyobb épületeket környező talajt is néhány méter szélességben.

A kisebb városokban a földszintes vagy az egyemeletes faházak vannak többségben. Ezeket főleg a gyujtó bombák ellen védik azáltal, hogy az oldalát tűzszigetelő fallal veszik körül.

*

Moszkva légoltalmi berendezései — a Frankfurter Zeitung szerint — fölöttébb hiányosak. Az óvóhelyek a lakosságnak csak egy kis részét tudják befogadni. A felszerelés és a higiénia kezdetleges.

*

Visszaesés az angol légierőknél. A Németország ellen intézett angol légitámadások száma egyre csökken. 1940 decemberben és 1941 januárban összesen 34 ízben törtek be brit repülőgépek német terület fölé. Egy évvel később: 1941 decemberben, illetve 1942 januárban ezzel szemben csak 17 támadás történt.

A német légvédelem tökéletesedésével az eredmények is egyre nőnek. Az éjjeli vadászok és a tüzérség az idén négyszer annyi — szám szerint 67 — repülőgépet lőttek le, mint egy évvel ezelőtt ugyanezen idő alatt.

A Lent százados vezetése alatt álló német éjjeli vadászalakulat január 27-én éjjel lőtte le századik ellenfelét a Németország ellen irányuló angol bombatámadások elhárítása során.

*

Repülőgépek — elefántok ellen. A japánok a Maláji-félszigeten és Burmában elefántokat is használnak az utánpótlás lebonyolítására. Az őserdővel borított területen az elefántok, mint málhás állatok, igen jó szolgálatokat tesznek. Az angolok állítólag repülőtámadásokkal próbálnak kárt tenni az elefántokban.

*

Schmidt János német repülőszázados, a Vaskereszt lovagkeresztjének tulajdonosa, aki 41 ellenfelét lőtte le légi harcban, legutóbbi vállalkozásáról nem tért vissza.

*

Robert Roland Stanford-Tuck a brit vadászrepülők egyik legtöbb sikert ara-

tott pilótája február elején sértetlenül a németek fogságába került. A 25 éves angol repülő a megszállott nyugati partvidék elleni támadásban vett részt, amikor lelőtték.

SPORTREPÜLÉS

Vitorlázó repülés Svédországban. A Svéd Aero Club az államtól kb. 500 000 svéd korona segítséget kért a vitorlázó repülés fejlesztésére. Ebből 34 vitorlázó repülőgépet akarnak beszerezni, ezenkívül Allebergen vitorlázó repülő központot akarnak berendezni.

*

Sportrepülés az ABC-államokban. Argentina, Brazília és Csile nyilvános gyüjtést rendezett a sportrepülés támogatására. A befolyt pénzt sportrepülőgépek beszerzésére és pilótakiképzésre fordítják.

*

Új modelrepülőrekordok Németországban. A német *Rieke* (Berlin) új zárttéri modelrepülőrekordot állított fel. Faroknélküli modelje (Nurflügel—Flugmodell) 8 perc 55 másodpercet repült. Az új rekord csak néhány napig volt érvényben, mert a königsbergi *Sult* egy hasonló modelrepülőgéppel ugyancsak zárt térben 11 perc 2 másodpercet ért el. Az eddigi rekord 6 perc 22 másodperc volt.

Rieke egy másik rekordot is állított fel légcsavarrepülőgépmodeljével, mely 1 percet és 18 másodpercet repült zárt teremben.

LÉGIFORGALOM

A Malert kéthetes hószünet után újból megkezdte a rendszeres légiforgalmat. A vállalat repülőgépei a következő vonalakon repülnek:

1. Budapest—Nagyvárad—Kolozsvár—Marosvásárhely. A gépek mindkét irányban naponta közlekednek vasárnap is.
2. Budapest—Bécs—Boroszló—Berlin. A gépek hetenkint háromszor járnak mindkét irányban.
3. Budapest—Zágráb—Velence—Milánó. A gépek hetenkint háromszor járnak mindkét irányban. A hét többi három napján az olasz *ALI* gépei közlekednek mindkét irányban.
4. Bécs—Budapest—Arad—Bukarest. A gépek hetenkint háromszor járnak mindkét irányban. A hiányzó napokon a német *Luft-Hansa* közlekedik, míg a román *Lares* és a *Malert* időszakonként váltja egymást.

*

Ausztráliával megszűnt a légiforgalom. Ausztrália postaigazgatósága közölte, hogy Ausztráliából a további intézkedésig szünetel a légiposta. Ezzel egyúttal megszűnt a légi összeköttetés Ausztrália és a Közel-Keleten, valamint a Szingapurban harcoló ausztráliai katonák között is.

*

Áremelés a Clipper-járatokra. Newyork és Lisszabon között a viteldíj árát 500 dollárról 600 dollárra emelték fel. Az utasok az eddigi 35 kg helyett ezentúl csak 7 kg poggyászt vihetnek magukkal díjmentesen. Lisszabonban az érkezés és indulás idejét titokban tartják és csak két-három órával előbb közlik az utasokkal.

*

A riói értekezleten a pánamerikai autóút kiépítése, valamint a légiforgalom hálózatának kibővítése is tárgyalásra került. A riói egyezmény valószínűleg betetőzi az Egyesült Államok azon törekvéseit, hogy az európai államok légiforgalmi érdekeltségeit a latinamerikai államokból kiszorítsák.

*

Byrd tengernagy a legutóbbi időben előfordult sorozatos balesetek miatt, *Oconolli* tábornok visszahívását követeli az amerikai légiforgalom éléről. A tengernagy ezenkívül vizsgáló bizottság kiküldését is kívánja és mindazon pilóták felmentését a katonai szolgálat alól, akik a légiforgalomnál legalább tíz évet töltöttek.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

A m. kir. honvéd központi repülő javítóműhely sport- és dalköre Székesfehérvárott február 1-én hangversennyel egybekötött táncestélyt rendezett. A hangversenyen Doroszlay Károly vezetésével a légierők zenekara és *Varga Ferenc* vezetésével a Repülőtéri Törekvés Dalkör működött közre.

*

»Brunóval beszélek.« A Duce repülőhalált halt fiának emlékezetére könyvet írt a fenti cím alatt. A könyvnek az olasz könyvpiacon páratlan sikere volt. Eddig 105.000 példány fogyott el belőle. A befolyt összeg kétharmad részéből ösztöndíjat létesítenek a repülőárváknak, míg egyharmad részéből röntgenintézetet állítanak fel sebesült repülőknek. A röntgenintézetet *Bruno Mussoliniről* fogják elnevezni.

*

A légi torpedó. A »Marineblad« a következőket közli a légi torpedóról, a repülőgépeknek a hajók ellen alkalmazott fegyveréről: hossza: 5 m, átmérője: 45 cm. Mintegy 170 kg-ot nyom. A repülőgép törzse alá függesztik fel. Felfüggesztése súlypontja felett történik. A tenger színe felett mintegy 10—30 m magasságból oldják ki. A nagyobb magasságból kioldott torpedó könnyen eltörik. A tengerben a helyes merülési szintet 200 m megtétele után kell elfoglalnia. Kioldásnál forgató nyomatékot kap, hogy irányát jobban meg tudja tartani. A kioldás a céltól legfeljebb 4 km távolságból történik. A legcélszerűbb repülési sebesség a kioldás pillanatában 160—200 km/óra.

*

Aluminiumhiány az Egyesült Államokban. A repülőgépgyártás az Egyesült Államok aluminiumtermelését egyre jobban igénybe veszi. A hiány pótlására az aluminiumhulladékot összegyüjtik. A gyüjtés a mult év utolsó hónapjaiban állítólag annyi aluminiumot eredményezett, amely 1900 darab vadászrepülőgép előállításához szükséges. Ez körülbelül 1 százalékát teszi ki az ország egy évi teljes aluminiumszükségletének.

*

Gummi-csónakokat visznek magukkal az angol vadászrepülőgépek, hogy ha a tengerre leszállni kényszerülnek, egyideig fenn tudják magukat tartani. A gummicsónakok négyzet alakúra összehajtva, az ejtőernyő alatt nyernek elhelyezést. Összehajtott alakban a magasságuk 8 cm, oldalhosszuk 38 cm. Megtöltésük gázpalackból történik széndioxiddal. Teherbíróképességük felfújt állapotban 182 kg. Felszerelésük két evező, élelmiszer, tömítő anyag és kötszer.

»La vie dell'Aria« c. olasz repülő szaklap szerkesztője: *dr. Ugo Rampelli* repülőezredes önként jelentkezett harctéri szolgálatra. Utódja: *dr. Salvatore Capezzone* repülőalezredes, aki eddig összekötő tisztként működött a légügyi minisztérium és a közoktatásügyi minisztérium között.

*

Az Avro »Manchester«-mintájú, kétmotoros angol bombázógépbe két forgatható géppuskatorony van beépítve. Egy elöl, a törzs orrában, ikergéppuskával, egy pedig hátul, négy géppuskával.

*

A baltimorei Glenn L. Martin-gyár új, nagy teherbírású vizirepülőgéppel kísérletezik. Repülősúlya mintegy 64 tonna és négy, egyenként 2000 lóerős Wright Cyclone-motor hajtja.

*

Dr. Kármán Tódor, a budapesti származású aerodinamikus, aki régebben az aacheni, majd a kaliforniai egyetem tanára volt, az amerikai Northoop repülőgépgyár tanácsadó mérnöke lett.

*

Az olasz repülőmérnökképzés előmozdítására a római egyetemen és a torinói műszaki főiskolán új tanszékeket állítanak fel. Ezenkívül új repülőtantárgyakat vezettek be a milánói, római, torinói és nápolyi egyetemeken, illetve főiskolákon is.

*

A francia Renault-motorgyár, amelyhez a Caudron-repülőgépgyár is hozzátartozik, alaptőkéjét megkétszerezte.

*

Egyiptomot sáskajárás fenyegeti. Az új egyiptomi kormány a repülők segítségét kérte a sáskarajok kiirtására. Sáskajárás ellen egyes külföldi államokban már évek óta felhasználják a repülőgépeket, ahonnan mérgező anyagokat szórnak le a sáskával ellepett területre.

*

Légi akna. Egy olasz szaklap említést tesz az angolok légi aknáiról. Ez az új harceszköz tulajdonképpen egy lövedék, amelyet 600—1000 m magasra lőnek ki a levegőbe. A magasban ejtőernyő nyílik ki belőle s rajta vékony szálon függ a robbanó anyag. A robbanó test azután lassan visszaereszkedik a földre. Ha útközben szilárd testbe (repülőgépbe) ütközik, felrobban.

*

Új műgummi. Dupont de Nemours amerikai gyár új neoprém-anyagot dolgozott ki a gummi helyettesítésére. Az új anyag főleg hidegállóságával tűnik ki és állítólag —39 fok C-t is kibír anélkül, hogy törékennyé válna. Az új gummit főleg gépkocsiknál és repülőgépeknél akarják felhasználni.



10.761 felszállással 250.000 kilométert repültek a Beszkárt repülők

Polgári repülésünk az elmult évben is mozgalmas időket élt át. Bárhol is tüntek azonban fel a magyar sportrepülő-egyesületek gépei, nem volt olyan repülőmegmozdulás, amelyen ne vettek volna részt a Beszkárt sportrepülő-szakosztályának hétpróbás pilótái, üzembiztos gépmadarai. A szakosztály szempontjából az elmult év is — az előző 22 évhez hasonlóan — a fáradtságot nem ismerő önzetlen munka jegyében zajlott le. A szakosztály célkitűzéseinek megvalósításában mindig számíthatott a Beszkárt igazgatóságának és főleg *Perczel György dr.* vezérigazgató nagyvonalúságára, aki a repülés nemzeti szempontjait is maradéktalanul felismerve, minden lehető anyagi támogatást megadott ennek a nagy jövő és fejlődés előtt álló repülőegyesülésnek.

Perczel vezérigazgató a szakosztály jövőjéről.

Beszélgetést folytattunk *Perczel György dr.* Beszkárt vezérigazgatóval és megkértük, mondjon néhány szót vállalata sportrepülőszakosztályának működéséről és jövő céljairól.

— Valamennyi sportág közül talán a repülés az, amely legalkalmasabb a férfias erények kifejlesztésére. A bátorság, a lélekjelenlét, a gyors elhatározóképesség erényeire gondolok elsősorban. Ezért 1933-ban elhatároztam, hogy felállítom a sportrepülőszakosztályt, amivel a Beszkárt alkalmazottjainak módot nyújtok arra, hogy repülni tanuljanak. A repülés támogatásával nemzetvédelmi szempontból is értékes munkát végzünk.

Bestmannt kap a repülőszakosztály

Perczel György dr. vezérigazgató a továbbiak során elmondotta, hogy a szakosztály fejlesztésével kapcsolatban elsősorban a haderőnkívüli előképzésben eddig vállalt kiképzőmunkának továbbfejlesztésére, a sportrepülés nagyobbarányú kiterjesztésére, növendékek kiképzésére és versenyeken való részvételre gondol. A sportrepülő-szakosztály céljainak maradéktalan elérésére új gépek beszerzésére is sor kerül. Egy Bücker »Bestmann« mintájú motorosgépről, egy nagyteljesítményű vitorlázógépről és a Siemens Sh 15 mintájú tartalékmotor beszerzéséről van szó.

— A haderőnkívüli motoros előképzés — fejezte be szavait *Perczel György dr.* —, tekintettel elsőrendű fontosságára, ezután is főfeladata lesz a szakosztálynak. Igazgatóságunk a már ismertetett beszerzésekre az anyagi eszközöket rendelkezésünkre fogja bocsátani.

A vezetőség megértése és áldozatkészsége a sportrepülő-szakosztály keretében eszményien kapcsolódik egybe a repülők és a műszaki személyzet alapos tudásával és a repülés iránti szeretetével.

Gyakorlórepülések januárban, februárban

A ferihegypusztai repülőtér talaját még hó borítja, a tavasz beköszöntének még híre-hamva sincs, a vecsési határ télutói csendjét mégis motorzaj veri fel. A magyar sportrepülőév első fecskéi, a Beszkárt repülők szállnak a magasba, hogy a párhetes, de repülőnek mégis oly hosszúnak tünő téli szünet után gyakorlórepüléseket végezzenek.

A tavalyi 10.000 km árvízi repülés

A koratavaszi napokban riasztó hírek érkeztek a Duna mentéről. A hatalmas folyam jeges hullámai mindent elsöprő erővel gátakat, töltéseket tovasodorva, megállást, kíméletet nem ismerve vágtattak végig a Kiskunság rónáin. A hömpölygő áradat egész falvak népét tette földönfutóvá, magányosan álló tanyákat fogott körül jeges ölelésével, embereleteket vágott el a segítségre sietni akaró külvilágtól. A Beszkárt repülők itt is állják a vártát! Közel 10.000 kilométeres légi úton járják az árvízsujtotta vidék feletti levegőeget, felderítik a víz alatt álló vidéket, jelentések ledobásával tájékoztatják a földön dolgozó közerőt, a szárazföldről megközelíthetetlen helyekre életet, egészséget jelentő élelmet és gyógyszert juttatnak el. A dunamenti falvak árvízverte népe érzi és tudja, hogy őérte dobog a Beszkárt-gépek motorszíve. A szakosztály 4 repülője részesült vöröskeresztes kitüntetésben és az árvízi kormánybiztosság elismerő dícsérete sem váratott magára.

Kiképzőmunka a Repülő Alapnál

Multak a hetek és jó repülőidőt hozva virágpompás tavasz vonult végig az országon. A ferihegyi reptér szélzsákja vígan nyújtózkodik a langyos tavaszi szélben. A rácsvédett benzinraktár mellett szépen felsorakoznak a derék iskolagépek. Néhány nap mulva a magyar levegőtengert meghódítani akaró gyerekembereknek adnak majd szárnyakat. A haderőnkívüli repülőelőképzés lázas ütemétől hangos a tágas pusztaság. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképzőmunkájából, mint 1938. óta minden esztendőben a Beszkárt sportrepülőszakosztály az idén is kiveszi részét. Kora hajnaltól késő estig künn látjuk a szakosztály kiképzői karát a repülőtéren. *Kováts Sándor* felügyelő mindenütt ott van, ahol irányításra, tanácsadásra, magyarázatra vagy netán korholásra van szükség. Növendékei rajongásig szeretik, minden parancsát vakon teljesítik és megfelelően alkalmazott szigora ellenére is tűzbe mennének érte. A helyesen értelmezett bajtársiasság légköre hatja át a kiképzőkeretet. Fegyelem, katonás fellépés, komoly repülőmunka, alapos elméleti kiképzés párosul a víg kedéllyel. Májustól novemberig, látástól-vakulásig zúgnak az iskolagépek a vecsési határ fölött. Közel félszáz magyar fiú kapott a szakosztály keretében itt szárnyakat és gondol valamelyik honi repülőtérről, vagy a végtelen orosz síkságról a ferihegyi környék jólismert tájaira. Az itt töltött órákra, az első egyedülfelszállásra egy életen át mindegyik emlékezni fog.

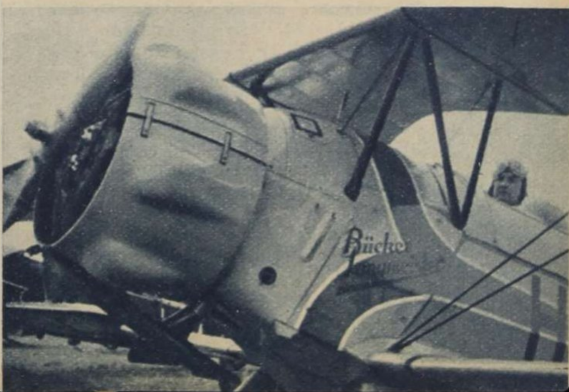
Balatonkiliti

A magyar repülés legkiválóbbjai szeptember elején csillagtúrai keretében mérték össze erejüket. A Beszkárt repülőket itt is megtaláljuk. Két szakosztályi gép állt starthoz és ért be a balaton-kiliti-i

Perczel György dr. vezérigazgató megtekinti az új Klemmet



Kováts Sándor műrepülésre indul





A Magyar Vöröskereszt árvízvédelmi légi mentőszolgálatát ellátó Beszkárt pilóták: Szilágyi András dr., Kováts Sándor, Hambalkó Géza, Pintér József.



A Beszkárt kiképző keretének 1941. évben kiképzést nyert növendékek, középen: Kováts Sándor főoktató.

célrepülő.érre. A nagysikerű repülőnap keretében a szakosztály vezetője zömök Jungmeisterével szebbnél-szebb és merészebbnél-merészebb műrepülőfigurákkal rajzolta teli a balatonmenti eget.

Kolozsvár

A kolozsvári cserkészrepülők által rendeze.t erdélyi repülőnap újból sorompóba állítja a Beszkárt repülőket. Ez alkalommal 10 szakosztályi tag látogatott el a kincses városba. Az egyesület legjobbjai közül *Kováts Sándor* és *Pintér József* mutatt. be a műrepülés magasiskoláját, nagymértékben öregbítve Erdély fővárosában is a magyar sportrepülés hírnevét.

105 főnyi vitorlázógárda

A szakosztály vi.orlázó-repülői folytatták azt az útat, amelyet Perczel György vezérigazgató elinduláskor kijelölt. A működő .agok száma az elmult évben 105 főre emelkedett. Beszereztek egy »Pilis«- és megrendeltek egy »M 22« mintájú magyartervezésű és kivitelű vitorlázógépet. Az elmul. évben teljesített 12 »A«, 16 »B« és 4 »C« vizsga mindennél szebben beszél.

Személyi sérülés egyáltalában nem történt

A szakosztály motorosrepülői az elmult évben 8.932 felszállással 1571 órát tartózkodtak a levegőben, a vitorlázórepülők 1869 ízben vágtak neki az égboltnak és közel 60 órát repültek a szelek szárnyán. A vezetőrepülők mindenre kiterjedő gondos figyelmét és szakértelmét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az 1941. évben sem a motoros-, sem a vitorlázórepülőknél személyi sérülés nem volt.

A rövid összefoglalóból bárki megállapítha.ja, hogy a Beszkárt sportrepülőszakosztály minden vonatkozásban eredményes évre tekinthet vissza. Ehhez nagy mértékben hozzájárult *Alemann Aladár* sz. o. elnöknek, *Kováts Sándor* sz. o. vezetőnek, *Szilágyi András dr.* és *Hambalkó Géza* titkároknak, *Szilas Tibor* és *Pintér József* motoros oktatóknak, *Kovách Aladár* motornélküli vezető oktatónak, *Makai Lajos* és *Bélteki Sándor* motornélküli ok.atóknak, valamint *Csatáry Lajos* főszerelőnek lelkiismeretes, buzgó és odaadó, tehát értékes munkája.

László István

113-as Ezermesterek is jól dolgoztak 1941. év folyamán

Az 1941. év a lehető legrosszabbul indult. Oktatóink mind katonai szolgálatra vonultak be és így a hármashatárhegyi üzemünkben a repülő munka nem folyt zökkenésmentesen. Ennek ellenére még sem adtuk fel a reményt, hanem lankadatlan szorgalommal dolgoztunk, aminek köszönhetjük, hogy továbbra is repültünk, ha nem is annyit, mint amennyit szerettünk volna. Csekély gépállományunkkal, de főleg oktatóink távolléte miatt nem tudtuk elérni azt az eredményt, amit az elmult esztendőben.

A mostoha körülmények ellenére mégis sikerült növendékeinknek a következő vizsgákat nyujtani.

»A« vizsgát tettek: Karsay György, Dávid László, Kiss József, Tóth Ferenc, Egri János, Hartmann József, Szabó István, Nuver János, Lipták György, Lapos György, Illyés Gyula, Sántha Imre, Mészáros László, Dragon Géza növendékek.

»B« vizsgát tettek: Homolya Tibor, Brabletz József, Aradi István, Vajkai Ferenc, Cservenák Ferenc növendékek.

»C« vizsgát tettek: Németh János, Kasselik Miklós növendékek.

Mészáros Károly segédoktató június 2-án az ezüst koszorúhoz szükséges magasságot, 1296 métert repülte meg. Karsay Endre oktató október 19-én Ceglédre repült (74 km).

Üzemnapok száma az év foyamán 39, felszállások száma 823, repült összidő 43 óra 50.44 perc.

Ha megnézzük ezt az eredményt, az adott körülményekhez képest azt mondhatjuk, nem töltöttük tétlenül ezt az esztendőt sem. Üzemünkben nemcsak a fiatalság dolgozik szerényen, hanem a mátyásföldi repülőtér tisztjei közül igen megkedvelték a motornélküli repülést, Lipták György hadnagy, Molnár Bálint zászlós, Harangi őrmester és több aranysasos pilóta élvezte a hangtalanul sikló gépeink repülését.

Az anyaghiány ellenére műhelyünkben is folyik a serény munka, Felső Lajos művezetőnk irányításával két Vöcsök készül, ami március elejére üzembe kerül. Egy darab Pilist az Aero Evertől vásároltunk. A nagy agyunkat, az M 22-őt a Mávag jól felszerelt műhelyében vitéz Takátsy Tibor mérnök irányítása alapján szintén Felső Lajos szorgalmas keze hozott létre.

Az 1942. évet kibővített gépparkkal kezdjük meg, ami majd lehetővé teszi, hogy mi is kivegyük részünket a haderőnkívüli kiképzésből és elfoglaljuk az egyesületek között azt a helyet, amely !.nnünket Ezermestereket megillet.

Hogy gépállományunk 4 darab géppel bővült, azt elsősorban Bornemisza Béla őméltóságának, a MÁVAG vezérigazgatójának köszönhetjük, akinek nem volt mindegy, hogy az Ezermesterek milyen eredményt érnek el a vitorlázó repülés terén.

Itt a Magyar Szárnyak sorai között köszönjük meg szeretett vezérigazgatónk és Kemenes Ottó ügyvezető elnökünk fáradságot nem ismerő munkáját, mellyel az egyesületünk ügyét felkarolták és mindenütt támogatták.

Az 1942. esztendőre, ha a kellő anyagiakat elő tudjuk teremteni, a Hármashatárhegyen hangár építését határoztuk el. Gépállományunk kibővítésére pedig kétüléses nagyteljesítményű gépet, Pilist, két Vöcsök-öt tervezünk.

De nemcsak a gépállományt, hanem a tagok létszámát is felemeljük, hogy a szükséges utánpótlás és a pilótának megfelelő emberanyag kiválasztása is megoldható legyen.

Minden erőnkkel és igyekezetünkkel arra törekszünk, hogy ezeket a terveket meg is valósítsuk és a jövő évi beszámolónkra tényleg azt mondhassák feletteseink, hogy az Ezermesterek jó munkát végeztek.

Kérjük
igen tisztelt
előfizetőinket
hogy előfizetéseiket idejében megújítani szíveskedjenek, hogy a lap küldésében zavar ne legyen

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

Tájékoztató

a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által létesített biztosításokról és az azokkal kapcsolatos eljárásokról

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által létesített biztosítások célja:

1. hogy bármilyen előre nem látott elemi csapásból, vagy más okból előállott kár előfordulása esetén a kár lehetőleg teljes mértékben megtérüljön és az Alap közadakozásból létesített és beszerzett vagyona kárt ne szenvedjen;

2. hogy mindazok, akik a repülésből kifolyólag balesetet, testisérülést szenvedtek, minél jobb és teljesebb gyógykezelésben és ápolásban részesüljenek, különösen azok, akik saját erejükből azt nem tudnák maguknak biztosítani.

Az Alap biztosításai két főcsoportba tagozódnak:

I. Biztosító intézeteknél kötött biztosítások hatálya alá és

II. Az Alap önbiztosításának hatálya alá tartozó biztosítások.

Az I. csoportba tartoznak:

1. a tűzbiztosítás,
2. a szavatossági biztosítás,
3. a vitorlázó repülőgépek ülőhely-balesetbiztosítás és
4. a gépkocsik biztosítása.

A II. csoportba tartozik:

1. A haderőnkívüli motorosrepülő-kiképzés és gyakorlatbantartás közben sérülést szenvedett személyek balesetbiztosítása.

Az egyes csoportokon belüli biztosítások az alábbiak szerint vannak érvényben.

I. Biztosítóintézeknél kötött biztosítások:

1 Tűzbiztosítás:

Biztosítva vannak:

Az Alap, a Magyar Aero Szövetség és tagegyesületeinek tulajdonát képező öszszes

1. épületek teljes építményi értékben,
2. motoros és motornélküli repülőgépek kizárólag nyugvó állapotban,
3. csörlőautók és egyéb géperejű járművek kizárólag nyugvó állapotban,
4. berendezési és felszerelési tárgyak, műszerek, alkatrészek, szerszámok, anyagok fogyó és szaporodó állapotban a biztosítási összegek keretén belül.

A biztosítás hatálya kiterjed tűz, villámcsapás és robbanásból eredő károkra. Ez utóbbira csak akkor, ha a robbanás nem robbantó anyagok (dinamit, ekrazit stb.) által okoztatott.

A biztosítás csak az alábbi feltételek betartása esetén érvényes:

1. a biztosított hangárokban és műhelyekben dohányozni, valamint nyilt lángot használni, vagy a helyiségben belülről tüzelni nem szabad. Az erre vonatkozó tilalom feltűnő helyen kifüggesztendő. Ezekben a helyiségekben az esetleges tűz elfojtására szolgáló tűzoltókészülékek állandóan készenlétben tartandók;

2. világítás céljaira csak teljesen zárt világítótestek használhatók. A villamosvezetékek Bergmann-csőben helyezendők el, a csatlakozásoknál és elágazásoknál, kapcsolóknál kellően elszigetelendők;

3. a hangárokba és műhelyekbe arra jogosulatlanoknak belépni tilos;

4. az ásványolajok kezelésére vonatkozó hatósági intézkedések szigorúan betartandók;

5. a hangárokban és műhelyekben benzint raktározni tilos;

6. a hangárokat műhely- vagy lakáscélokra használni tilos.

2. Szavatossági biztosítás.

a) Repülőgépszavatossági biztosítás:

Biztosítva vannak mindazok az Alap, a Magyar Aero Szövetség és tagegyesületeinek tulajdonát képező és érvényben lévő alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott motoros és motornélküli repülőgépek, melyek az Alapnál be vannak jelentve. A biztosítás a törvényes szavatosságon alapuló olyan indokolt kárigények teljesítésére, illetőleg indokolatlan kártérítési igények elhárítására szolgál, melyek harmadik személyek által az Alappal, a Magyar Aero Szövetséggel, illetőleg a MAESz tagegyesületeivel szemben támasztatnak. Tehát nem az egyesületek, sem azok tagjai, sem azok alkalmazottai, sem a repülőgépben ülő személyek, vagy ezek jogutódjai szavatossági kárigényt nem támaszthatnak.

Műrepülésen felüli akrobata-repülésekkel, vagy legelő és mezei károkkal és nyilvánosan kiírt versenyekkel kapcsolatos károkra a biztosítás nem terjed ki.

Külön feltételek:

A repülőgép vezetőjének, amennyiben nem repülőnövendék, hatósági szakszolgálati engedélyének kell lenni.

A repülés — távolsági repülésektől eltekintve — egy hatóságilag engedélyezett vitorlázó repülőterepen végeztessék.

A biztosítás egész Európa területére érvényes, Szovjet-Oroszország kivételével, azzal, hogy vismajor esetén Szovjet-Oroszország területén végrehajtott kényszerleszállás, illetve kényszerleszállás utáni startok is fedezve vannak. Európa területe alatt északra a 66. szélességi fokig terjedő terület, délen az egész Földközi- és Fekete-tenger és ezeknek a tengereknek nem európai szigetei és kikötői értendők a tengerparttól a szárazföld belseje felé számított 50 km távolságig.

b) Csörlőautó szavatossági biztosítás:

Biztosítva vannak:

Az Alap, a Magyar Aero Szövetség és a Maesz tagegyesületeinek tulajdonát képező és az Alapnál bejelentett csörlőautók.

A biztosítás kiterjed:

1. a telephelyről az üzem helyére és visszavezető úton okozott szavatossági károkra,

2. a csörlés közben bekövetkezett szavatossági károkra, kivéve a csörölt repülőgép bennülője által támasztható szavatossági károkat,

3. az autóban bennülők, illetve kísérők által támasztható szavatossági kárigényekre, azzal, hogy tárgyrongálás keretében csakis az utas rajta lévő ruhája biztosíttatik. A gépkocsi vezetőjére a jelen biztosítás nem terjed ki.

A biztosítás nem terjed ki azokra a károkra, amelyek olyan balesetekből állnak elő, amelyeket a gépkocsi vezetője közvetlenül a baleset után a legközelebbi rendőrhatóságnál nem jelentett be.

3. Vitorlázó repülőgépek ülőhely-balesetbiztosítása:

Biztosítva vannak:

Az Alap, a Magyar Aero Szövetség és a Maesz tagegyesületeinek tulajdonát képező, érvényes alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező és az Alapnál bejelentett motornélküli repülőgépek, illetőleg ezen gépeken repülő összes személyek repülésből folyó balesetkárok ellen.

A biztosítás ezen személyeknél kiterjed oly balesetekre is, amelyek:

1. vontató-repülésből keletkezett balestekre, ha az összes hatósági intézkedések betartatnak,

2. éjjeli repülésekre, azonban itt csak a repülőgépvezetőkre és növendékekre.

3. műrepülésre, megfelelő alkalmassági és szakszolgálati engedéllyel,

4. a startnál vagy leszállásnál való segédkezésnél, repülőgépnek a hangártól a starthelyig és a leszállás helyétől a hangárig való szállítása alatt a biztosítottakat (tehát a repülésre kijelölt, vagy repült személyt) érhető balesetekre is, amennyiben a leszállóhely a vitorlázórepülő területen fekszik,

5. növendékeknél az elméleti és gyakorlati oktatásnál őket érhető balesetekre is.

A biztosításból ki vannak zárva:

1. nyilvánosan bejelentett rekordrepülések,
2. ejtőernyőugrás, ha nem veszélyeztetett élet megmentésére szolgál,
3. új szerkezetek berepülése,

4. olyan repülések, amelyek a repülőgép járatójának tudta nélkül és akaratán kívül voltak előkészítve, végrehajtva vagy kiterjesztve.

A maximális balesetbiztosítási összeg:

halál esetére	5.000 P
állandó rokkantság esetére	10.000 P
gyógyítási költségek és el maradt munkabér megtérítése napi	5 P

4. *Gépkocsik biztosítása:*

Biztosítva vannak az Alap tulajdonát képező teher- és személygépkocsik, valamint szállítópótkocsik tűz-, törés-, lopás-, baleset- vagy szavatossági károk ellen mindazon esetben, ha a károsodás az autót, a bentülőket, idegen személyt vagy idegen tulajdont képező tárgyat ér.

II. **Az Alap önbiztosítása.**

1. *Haderőnkívüli motorosrepülő kiképzés és gyakorlatbantartás alatt állók balesetbiztosítása:*

Biztosítva vannak:

1. a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által a haderőnkívüli repülő előképzés keretében motoros repülő kiképzés alatt álló repülőleventék, kiképzésük ideje alatt,

2. a repülő lövész kötelezettek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kötelékében folyó gyakorlatbantartás keretén belül végzett repüléseik alatt,

3. a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak az egyes motoros sportrepülő egyesületeken belül lévő kiképző kereteinél alkalmazott összes kiképző és segédszemélyzet,

4. a motoros sportrepülő egyesületeknek azok a tagjai, akiknek a repülése az egyesület vagy az általános repülés érdekeit szolgálja és akiknek neveit a Magyar Aero Szövetség biztosítási fedezetbevétel céljából — az ok egyidejű feltüntetése mellett — külön névjegyzékben bejelenti, ha az Alap a névjegyzéket jóváhagyta, minden olyan testi épségüket ért kár esetén, amely őket a repülés vagy azzal szoros kapcsolatban álló ténykedés következtében éri.

Biztosítási összegek:

	levente + segéd szem. P	lövész + egy. tagok P	Szakszolgálati engedélyes oktató személyzet P
Halál esetére: családfenntartó	—	10.000	20.000
Halál esetére: nem családos	5.000	5.000	10.000
Állandó rokkantság esetére . . . . . a biztosító társaságok %-os táblázatai szerint	max. 10.000	max. 10.000	max. 20.000
Balesetből származó betegség esetére orvos és kórházi költségekre napi . .	5.—	5.—	5.—

Ha a m. kir. honvéd Légierő Parancsnokság kivizsgáló bizottsága megállapítja, hogy a baleset önhibáján kívül történt.

A balesetek következtében szükségessé váló gyógykezelést, kórházi ápolást és orvosi kezelést a katonai gyógyintézetek végzik a legénység, illetve tisztek részére előírt térítési díjak ellenében.

A felmerülő térítési díjakat a fenti napi kártérítési összegből a gyógyintézet igénylésére az Alap fizeti.

Sürgős esetekben a balesetet szenvedett, ha ott helyben honvéd gyógyintézet nincsen, polgári gyógyintézetbe is bevihető és szállítóképességéig ott ápolható a fent megállapított napi kártérítési összegeken belüli költséggel.

A fenti biztosításokkal kapcsolatban az Alap kiképző keretei és az érintett sportrepülő egyesületek a szükséges mérvben úgy a változásokról, mint a végrehajtási módokról és teendőkről külön tájékoztatásokat és utasításokat kapnak.

Tájékoztatásul szolgáljon még, hogy az Alap az önbiztosítás keretében egy bizonyosfokú nyugdíjbiztosítás megvalósítására is törekszik.

Annak a reményünknek a kifejezésével zárjuk tájékoztatásunkat, hogy a biztosítások igénybevételére — amint azt az eddigi évek eredményei is mutatják — mindig kevesebb alkalommal fog sor kerülni.

Gondolatok a keletázsiai légiháborúhoz

Irta: QUADE repülőtábornok

(T. E. K.) Az egész világ feszült figyelemmel tekint Kelet-Ázsia felé. Mindenki megpróbálta a december óta ott lejátszódó eseményeket követni. Pedig ez nem egész egyszerű. Aki a távoli csatatérről egy kissé világos képet szándékozik nyerni, tanuljon meg először is világrészeken és nem országokban gondolkozni.

Ha a japán Tokiótól keletre tekint, közte és a Csendes-óceán legközelebbi szárazföldje közt kerek 8000 km fekszik — minden sziget nélkül. Viszont Tokió és San Francisco majdnem ugyanazon a szélességi körön fekszenek. A legrövidebb vonal Tokiótól az Atlanti és Csendes óceánokat összekötő Panama-csatornáig még 7000 km-rel tovább van, ez összszesen 15.000 km.

Ezek a megállapítások nagyon fontosak a Távol-Kelet légipolitikai helyzetének szemrevételezésénél. Olyan hatósugarú repülőgépek még nincsenek, amelyek az amerikai kiindulóponttól a japán célig terjedő távolságot visszafelé is tudnák repülni. Nem szólva az esetleges bombateherről.

Eszerint a támaszpontok kérdése ezen a hadszíntéren mindkét fél számára döntő jelentőségű. Minket elsősorban az Egyesült Államok és Anglia támaszpontjai érdekelnek. Kézenfekvő okokból haditengerészeti támaszpontokkal kapcsolták össze őket. Különleges kiépítésük Anglia és Amerika szívügye volt.

Már most milyen »légihidak« — így nevezem én ezeket a támaszpontokat — vezetnek Észak-Amerikából a japán tér felé? És hol fekszenek a legfontosabb légi támaszpontok Kelet-Ázsia angol hatalmi területén?

A legészakibb repülőút a kanadai Sitkából Alaszkán át vezet az Aleutok szigetlánca mentén a szovjet Kamcsatka-félsziget irányában. Alaszkában és az Aleutákon több szárazföldi és tengeri légi támaszpont található. Von Gronau ezredes, az ismert német repülő, világkörüli útján szintén ezt az utat használta. Itt Dutch Harbour a legismertebb légitámaszpont.

Több ezer km-t délre egy »légihíd« San Franciscóból vezet a Hawai szigeteken át Midwaybe és onnan tovább Wake és Gaum szigeten át a Fülöp-szigetekre, ahonnan aztán Honkong és Szingapur is elérhető légi úton. San-Francisco és a Fülöp-szigetek közt kerek 13.200 km az út. Az említett 4 repülőtámaszponttal 5 szakaszra osztották. Közülük egy sem volt 2000 km-nél rövidebb.

Hawaiból egy további »légihíd« dél felé ágazik el. Ugyanis déli irányba a Phönix szigeteken és Szamoában építettek támaszpontokat, amelyek talán az északausztráliai Port Darwin vagy Uj-Guinea repülőterein keresztül tették lehetővé a légiutat a Fülöp-szigetekhez.

Ez az út mindenesetre hosszabb, mint a Midway—Guam »légihíd«.

Összefoglalóan mondhatjuk, hogy Észak-Amerika a Midway—Phönix-sziget —Szamoa vonalon fekvő légitámaszpontokkal nyugati irányban előteret létesített magának a Csendes-óceánon.

A Fülöp-szigeteken pedig természetesen egy egész sor támaszpontot létesítettek.

És végül az angol hatalmi területen, mint Hongkong, Szingapur, Észak-Borneo és a Maláji-félsziget, igen fontos és nagyszerűen kiépített és ellátott brit légitámaszpontokat lehet találni.

Le kell azonban szögeznünk, hogy az említett angol és amerikai légialapok mind majdnem 2000 km-re, sőt részben még távolabb fekszenek a japán anyaországtól. A hosszútávú bombázók — szárazföldi gépek — számára tehát gyakorlatban megszűntek támadási célpontok lenni.

Ezeknek a repülőgépeknek kerek 5000 km hatótávolságuknak kell lenni bombateherrel, amit a tecnika még nem tudott megadni. Nyugat és dél felől Japán ma tehát szárazföldi gépekkel megtámadhatatlan. Egyébként a kínai oldalról is így van. A kínai légierő mai állapota szerint onnan veszély nem fenyeget.

Veszély lehetősége csak akkor áll fenn, ha a repülőgép-anyahajók férkőznek Japán közelébe vagy flottatámadással együtt, vagy erős flottavédelem alatt.

Egy ilyen flottacsapatnak azonban Japán vizeken távol a saját tengeri és légibázisoktól kellene működni. Azonkívül a japán tengeri és légi haderők, valamint a parti védelem legkedvezőbb feltételek közt harcoló erős védekezésére bukkanna.

Japán tehát jelenleg aránylag nagy biztonságban van nyugati és déli légitámadásokkal szemben.

»Tallózás a repülőirodalom berkeiben« c. folytatásosan megjelent értekezésünkből sajnálatos elnézés folytán kimaradt *dr. Hille Alfréd,* az időjelzőközpont vezetőjének, az elismert meteorológusnak két jelentős munkája, amely az időjárástannak a vitorlázórepülésben is mind jelentősebbé váló tudományát tárja a repülők hatalmas tábora és a légkörtan érdeklődői elé.

Mindkét munka — előbbi 1925-ben, utóbbi az elmult évben került ki a sajtó alól — a szerző kiadásában jelent meg és a haderőnkívüli repülőelőképzés tananyagának jelentős részét szolgáltatja.

OLVASD A MAGYAR SZÁRNYAKAT

KIS HIREK

A magyar rádió az elmult héten elvezette hallgatóit a műegyetemiek műhelyeibe és annyi év után végre szóhoz juthattak az éterhullámok titokzatos erején keresztül a magyar sportrepülők is. A rádió maga is bevallotta, hogy ilyen közvetítést immár öt éve nem adott. Öt év óta nem jutott idő arra, hogy behatóan ismertessék sportrepülőink munkáit; öt hosszú esztendő csaknem 2000 napja és ha átlagosan csak napi 17 órával számoljuk a műsoradást, úgy közel 40.000 műsoróra sem volt elegendő, hogy a jazz és harmonika muzsika mellett a repülésnek is jusson valami. Mert elvégre a közbeeső híradásokat mégsem számíthatjuk repülőelőadásoknak! Ezek az alkalmi tudósítások semmiképpen sem elégségesek arra, hogy a repülést megismertessék, vagy pláne megszerettessék. A rádió tehát elfeledkezett a repülőkről, a nemzeti repülésügyről, arról, amiről nem beszélni ma — enyhén szólva! — nemcsak bűn, hanem ennél sokkal több: hiba! Mellőzésünkről azonban eddig sem szóltunk és ma sem említenénk, ha a rádió hivatalos lapja nem vallja be: öt éve nem jártunk a repülők között. Nos, hála Isten, a hallgatók sokrétű közönsége elégtételül hallhatta, hogy ennyi idő alatt mit fejlődött a magyar repülés. És ez nekünk elég a kárpótlásra, ámde a rádió vessen magára, amiért nem volt velünk az öt keserves, de végül is diadalmas év alatt.

Az első hazai repülési kísérletről érdekes megemlékezés jelent meg az egyik fővárosi hetilapban, amely idézi a Magyar Merkurius 1794 október 28. számának következő híradását: »Közöttünk egy kádárember magának igen vékony fenyőfa deszka szárnyakat formálván és azt valami vékony vászonnal bévonván a' repülést megpróbálta és oly szerentsés volt benne, hogy első próbájának alkalmatosságával is a' réteken egy széna bagjáról a' másikra 15 és 20 ölnyi távolságra számtalan emberek bámulására Sas módra repkedett; az után pedig a' magos fák tetején is hasonló szerentsével repdesett. Talán nagyobb tökéletességre is vitte volna ezen tudományát, hanem némellyektől »szárnyas ember«-nek tsufoltatván, meg haragudott és szárnyai öszve rontotta s felfogadta, hogy többet repülni nem fog«. Ez az első repülés Dömsödön történt.

Az Ifjú Repülő februári új száma most jelent meg. A magyar fiúk repülőlapjának érdekes vezércikke egyben felhívás is a közelgő zárttéri modelversenyre. Aztán a vidéki aerokörök munkájáról elmélkedik, írván: az aerokör nem legedő, nem kaszinó, nem szórakozóhely — az aerokör azért van, hogy lelkes repülőket neveljen. És valóban, amint az Ifjú Repülő következő oldalait forgatjuk, látjuk, hogy a szárnyprofilról szóló cikktől a papirosmodel leírásáig minden sora él és beszél, hirdeti annak a nagy munkának jelentőségét, amelyet szerte az országban a magyar modelezők végeznek. A lap közli még »egy kényszerleszállás komoly és vidám kalandjait« dr. Pados Pál tollából. A régi, békebeli modelező történetről vitéz Hefty Frigyes, a legendás harcirepülő ír tanulságos visszaemlékezést. Zabolai álnéven Jánosy István főszerkesztő regényének első folytatását közli az *Ifjú Repülő*, amelynek cikkei közül említést érdemel még a csepeli levente modelezők munkájáról szóló beszámoló. A szokásos gazdag hírrovaton kívül a többi rovatok is változatosak: szépek a képek és az eredeti rajzok. A lap teljes tervrajzot és pontos műszaki leírást is közöl, amely mindenki számára lehetővé teszi a »Kukac« vitorlázó model elkészítését. Az *Ifjú Repülő* most megjelent száma mindenütt kapható. Ára 30 fillér. Mutatványszámot a kiadóhivatal (Budapest, Király-utca 93.) kívántra ingyen küld.

Az árvízi kormánybiztos nyilatkozott a lapokban és hangsúlyozta, hogy a repülést az idén erőteljesebben vonják be az árvízvédelmi munkálatokba. Repülőgépekről készítenek majd felvételeket, hogy az esetleges árvízi helyzetet a szakemberek számára megrögzítsék. A szükséges szemleutak nagyrészét is repülőgépeken teszik meg. Jó előre már gondoskodnak arról is, hogy az esetleg szükséges jégrobbantásra és légibombázásra a légierő rendelezésre álljon.

A sportrepülők műhelyeiben erős ütemben dolgoznak az új magyar egymás melletti kétüléses gépen. Az új gép tavaszra már el is készül.

Modelezési ügyben szaktanácsot ad a *Magyar Szárnyak* testvérlapja, az *Ifjú Repülő* szerkesztősége. Minden kedden délután 6—8 óráig Réder György, csütörtökön délután 2—4 óráig Benedek György és szombaton délután 3—5 óráig Tardos Béla tanár szívesen ad útbaigazítást minden modelezőnek és azoknak, akik modelt akarnak építeni. Szaktanácsért a lap szeresztőségéhez (Király-u. 93. Telefon 222—422 és 222—009) kell fordulni a jelzett időben.

ÚJ KÖNYVEK

Gesztelyi Nagy László dr.: Széchenyi. Széchenyi Istvánról írott cikkeit, tanulmányait, beszédeit foglalta össze ebben a könyvben a szerző. Ezek az írások nem lépnek fel nagy igényekkel, csak rávilágítani igyekeznek egy-egy olyan kérdésre, amely őt foglalkoztatta, vagy amelyből példát akarunk venni, vagy amelyet okulásul a mai nemzedék számára előtárni kívánunk. Az értékes tanulmányok közül igen sok kiemelkedik Széchenyi tanításainak újszempontú megvilágításával. A könyv méltóan sorakozik a Széchenyi-irodalom értékesebb darabjai közé.

Harsányi Zsolt: Whisky szódával. Harsányi a mai irodalmunk egyik legnépszerűbb írója. Regényei állandóan a siker fémjelzéseivel futnak és minden új regénye tovább növeli olvasóinak hatalmas táborát. Történeti regényei után most ismét társadalmi regénnyel jelentkezik — a Magdolna volt az első — s a társadalmi regény terén is ugyanolyan érdeklődést kelt, mint az ország határain is túljutó és világsikereket arató történelmi regényeivel. Új kétkötetes regénye egy fiatal férfi életét világítja meg. A regény főhősét sorsa váratlanul a vidéki rajztanári állás egyszerű, szegény környezetéből a nagyvilági élet fényébe sodorja. Közel félmilliót örököl s a nagy vagyon sok örömet, de sok csalódást is hoz számára, míg végre gazdagságának, csalódásának, vagyona elvesztésének és egy nagy szerelemnek összefonódó csodálatos kalandja átalakítja és elvezeti a boldogsághoz. Élete nagy tanusága, mint a regény utolsó lapjain bevallja, hogy a pénz nem boldogít.

K. Pap János: Kiskirály. Három történeti színművet írt a szerző »Magyar átok« cím alatt a nemzet zivataros küzdelmeiről. És pedig: Róbert Károly és Csák Máté harcairól; Rákóczi Ferenc szabadságharcáról; végül az 1848-as szabadságharcról. Az első Kiskirály címmel a nemzet szabadkirályválasztási jogát védő Csák Máréről szól. A történeti hűséggel megírt darab könnyen folyó jambusokban adja szereplői ajkára fordulatos, tartalmas mondanivalóit.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Sp. Géza. Legközelebb mi is írni fogunk a történtekről. Kísérje figyelemmel lapunkat. — **Vigjáték.** Sajnos, olyan színdarabot, amilyent kér, nem ismerünk. Egy-két jelenetről hallottunk, de azok alkalmi dolgok voltak és irodalmi értékük sem időtálló. —

Kováts József tanulót megértéssel és szeretettel kérik kétségbeesett pesti hozzátartozói, adjon hírt magáról.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

★

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

420808 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.